kiye'nin Kurtuluş Reçetesi...

AKL-I KEMAL

ATATÜRK'ÜN AKILLI PROJELERİ

3. CİLT

SİNAN MEYDAN

İNKILÂP

Akl-ı Kemal 3/*Sinan Meydan*

Sertifika No: 10614

Sayfa tasarım Derya Balcı
Kapak uygulama Zühal Üçüncü - Eren Onur
Yayıma hazırlayan Elçin Çavuş - Sibel Çelik
Editör Ahmet Bozkurt

ISBN: 978-975-10-3267-6

12 13 14 15   9 8 7 6 5 4 3 2 1

Baskı
İNKILÂP KİTABEVİ BASKI TESİSLERİ

İNKILÂP
Çobançeşme Mah. Sanayi Cad. Altay Sk. No. 8
34196 Yenibosna - İstanbul
Tel   : (0212) 496 11 11 (Pbx)
Faks : (0212) 496 11 12
posta@inkilap.com
www.inkilap.com

İşte Türkiye'nin Kurtuluş Reçetesi...

AKL-I KEMAL

ATATÜRK'ÜN AKILLI PROJELERİ

3. CİLT

SİNAN MEYDAN

İNKILÂP

Sinan Meydan

1975 yılında Artvin'de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Artvin Şavşat'ta, yükseköğrenimini İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih bölümünde tamamladı. "Atatürk, Ön-Türk Tarihi ve Yakın Tarih" çalışmalarına devam etmekte ve *Bütün Dünya* dergisinde yazmaktadır.

Yayımlanmış eserleri şunlardır:
1. *Atatürk ve Kayıp Kıta Mu,* İstanbul, 2005; 2. *Son Truvalılar, "Truvalılar, Türkler ve Atatürk",* İstanbul, 2005; 3. *"Atatürk'ü Doğru Anlamak İçin" Nutuk'un Deşifresi,* İstanbul, 2006; 4. *Sarı Lacivert Kurtuluş, "Kurtuluş Savaşı'nda Fenerbahçe ve Atatürk",* İstanbul, 2006; 5. *"Atatürk ve Kayıp Kıta Mu-2", Köken,* İstanbul, 2008; 6. *Atatürk ile Allah Arasında, "Bir Ömrün Öteki Hikâyesi",* İstanbul, 2009; 7. *Atatürk'ün Gizli Kurtuluş Planları, "Parola Nuh",* İstanbul, 2009; 8. *Sarı Paşam, "Mustafa Kemal, İttihatçılar ve II. Abdülhamit",* İstanbul, 2010; 9. *Atatürk ve Türklerin Saklı Tarihi, "Türk Tarih Tezinden Türk-İslam Sentezine",* İstanbul, 2010; 10. *Cumhuriyet Tarihi Yalanları 1,* İstanbul, 2010; 11. *Cumhuriyet Tarihi Yalanları 2,* İstanbul, 2011; 12. *Akl-ı Kemal "Atatürk'ün Akıllı Projeleri" 1,* İstanbul, 2012; 13. *Akl-ı Kemal "Atatürk'ün Akıllı Projeleri" 2,* İstanbul, 2012.

www.sinanmeydan.com.tr



Neden AKL-I KEMAL?

Bu Arapça tamlamayla kastettiğim Mustafa Kemal Atatürk'tür. Çünkü hem O'nun aklı kemale ermiştir; yani O, olgunlaşmış, mükemmelleşmiş bir akla sahiptir hem de O'nun adı Kemal'dir. Bu nedenle O, AKL-I KEMAL'dir. Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında dilciler, Arapça tamlamalarla yeni sözcükler türetmişlerdi. Ben de bu gelenekten yola çıkarak bugünlerin Atatürk karşıtı Arapçılarına, onların anlayacağı dille seslenmek istedim! Onlara akl-ı selimle hareket eden MUSTAFA KEMAL'in neler başardığını anlatmak istedim. Onlara AKL-I KEMAL'i anlatmak istedim! Türkçe anlattım anlamadılar, Arapça anlatırsam belki anlarlar diye düşündüm!..

Not: Gerçek bir Türkçe âşığı olan Atatürk, 1930'larda Arapça "Kemal" adını Türkçe "kale" anlamına gelen "Kamal" biçiminde yazıp söylemiştir.

Sevgili kızım İDİL MAYA MEYDAN'*a...*

"...1. Türkler devlet kuramazlar. 2. Her Türk devleti yıkılmaya mahkûmdur. Bu mutlak ve kesindir. Çünkü devlet idaresi usulünü bilmezler.(...)Bir devleti kurtaran kuvvet manevi bir uyanıştır. Bu milli ve romantik bir edebiyat demektir. Türkiye'de böyle bir edebiyat yoktur ve olamaz. Türk romantikleri hangi intikam duygularını çoğaltacaklardır? Türkiye'de böyle bir şey yoktur. Türk edebiyatı sükûnet ve tasvir edebiyatıdır. Bugünkü Rumeli için hiçbir intikam hissi duyuramaz. Türk şairi de köylüsü de inanmıştır. Bu, irade dışı bir inanıştır. İlkel bir hayat yaşayan Türk'ün çalışmaları da faydalı sonuçlar vermez. Çünkü çalışmayı bilmezler. Ancak Avrupa'dan müteşebbisler getirmek lazımdır ki, çabuk ve geniş bir çalışma ile Anadolu imar edilebilsin. Bu da Türkiye'yi değil ancak Türkleri kurtaracak tek yol olabilir..."[1]

(Dr. Viringser-1913)

Viringser'in bu sözlerinden tam 10 yıl sonra Türkler Atatürk'ün önderliğinde çağdaş bir devlet kurmuştur. Çağdaş ve milli bir edebiyat geliştirmiştir. Türk'ün çalışmaları faydalı sonuçlar vermiştir. Türkler, Anadolu'yu baştan başa kendi imkânlarıyla imar etmiştir. Böylece sadece Türkler değil Türkiye de kurtulmuştur.

Kısacası Viringser fena halde yanılmıştır. Onu yanıltan AKL-I KEMAL'dir.

Sinan Meydan

---

1 Pierre Loti, Can Çekişen Türkiye 1914, haz. Fikret Şahoğlu, Tercüman 1001 Temel Eser (27), s. 22.

İçindekiler

PROJE 1

KEMALİST EKONOMİ MODELİ (KEM)

PROJE 2

SOSYAL FABRİKA PROJESİ

PROJE 3

DEMİRAĞ (DEMİRYOLU) PROJESİ

Önsöz

Görevimizi Bilelim

13 Mart 1929'da *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinde "*Görevimizi Bilelim*" başlıklı imzasız bir yazı kaleme alınmıştır. *"Devrimlerin hem maddi, hem de manevi aşamaları vardır. Önem itibariyle biri diğerinden farklı değildir. Sadece bir cephede başarılı olmakla iş bitmiyor,"* diye başlayan yazıda Cumhuriyet'in temelindeki bazı "akıllı projelerden" söz edilmiş ve yazı, "*Vatandaşlar! Memlekete ve devrimlere karşı olan görevimizi bilelim*!" diye bitirilmiştir.

İşte Dünya Ekonomik Krizi'nin yaşandığı 1929 yılında, Türk insanını ve hükümetini Türk Devrimi'ne daha çok sahip çıkmaya çağıran o imzasız yazı:

"*Devrimlerin hem maddi, hem de manevi aşamaları vardır. Önem itibariyle biri diğerinden farklı değildir. Sadece bir cephede başarılı olmakla iş bitmiyor. Her iki aşamadaki çalışmaları, kararlı ve inanmış bir şekilde ve birbirine paralel olarak yürütmek lazımdır. Sosyal ve düşünce hayatımızda nasıl birçok yenilikler yaptıysak, maddi ve pratik hayatımızda da aynı yenilikleri yapmalıyız. Çağdaşlaşmanın da gereği budur. Bunda hiçbir vatandaşımızın en küçük bir kuşkusu dahi olmasın. Bize bu zorunluluğu düşündüren unsur, devrimlere karşı olan sorumluluğumuzdur. Hepimiz devrimleri desteklemeyi, dolayısıyla da güçlendirmeyi vatani bir borç biliyoruz. Onu, yalnız söylemlerle, halka kuru nasihat vermekle kuvvetlendireceğimizi zannetmek, hayale kapılmaktan başka bir şey değildir. Yaşamımızın her aşamasında göstereceğimiz tavırlar ve ortaya ko-*

yacağımız davranışlar devrimlere inanmış ve onun sorumluluğunu hisseden vatandaşa özgü olmalıdır. Yani devrimlere olan inancımızı, pratikteki uygulamalarımızla da göstermeliyiz...

Ayrıca, devrimleri sevdirecek olan hususlar, öncelikle, maddi eserlerdir, halkın hayatını kolaylaştıracak vasıtalardır. Demiryolları buna isabetli bir örnek olarak gösterilebilir. Şimdiye kadar Cumhuriyet'in birçok eserini gördük. Fakat bunların hiçbiri, siyasetimizin arz ettiği maddi ve ortaya çıkmış bir örnek gibi millete yeni rejimi anlatmaya, sevdirmeye ve onu desteklemeye henüz yardım etmedi. Siirtli vatandaşlarımızdan bir örneği verelim: Orada yaşayan insanımız, 'Yeni rejimi, cumhuriyeti sevmemek mümkün mü? Bugün üç buçuk günde Siirt'ten İstanbul'a gidebiliyoruz. Hâlbuki önceden bu yolu ancak otuz günde alabiliyorduk...' Bu örnekten açık seçik anlaşılabileceği gibi, devrimlere olan inanmışlığın temeli üzerinde, halkın yaşamını kolaylaştıracak eserler, hizmetler vermeye ve uygulamaları hayata geçirmeye başladığımızda; halkımızın bunu çok daha isabetle ve çabuk anlayıp, kavraması ve benimsemesi kaçınılmaz olacaktır...

Yol meselesi ve genellikle nakliye araçları konusu, her memlekette olduğundan çok daha fazla bizde bir güven meselesidir, hükümete hürmet ve muhabbet vasıtasıdır. Devrimlerin prensiplerini halkın ruhuna sindirmek gerekir. Bunun önemi göz önünde bulundurularak çabalarımızı yönlendirmeliyiz. Bu doğru... Fakat ruhları da neşe, sefa ve huzur içinde yaşatacak olanak ve vasıtaları da hazırlamak önemlidir. Halkın hizmetine verilecek olanlar oldukça önemlidir ve bu alanda elimizi de çabuk tutmalıyız. Demokratik idarelerin ruhu ve anlamı budur. Yeni Türkiye hem demokrat bir devlet olmak hem de memlekette yaptığı büyük devrimleri kesin zafere götürmek için başka türlü hareket edemez.

Hükümet, eğitim bildirisinde, üretimin artırılmasında, toplumu modern hayata alıştırmada, kısacası ıslah ve imar politikasında özellikle halkı gönence götürmek, onu medeni ve insani bir hayatın yapısında olan huzur ve sükûnete kavuşturmak için çalışıyor. Hükümet bu çalışma usullerini düzenleyerek, çalışma politikasında en son metotlara uyarak yürürse –az olduğu hiçbir

kimse tarafından iddia edilemeyen– faaliyetinden daha önemli bir sonuç alabilir. Bizim burada her şeyden önce anlatmak istediğimiz husus, bu kapsamlı çalışmada, her Türk vatandaşının, her Türk kurumunun da önemli rolü olduğudur. Vatandaşlar! Memlekete ve devrimlere karşı olan görevimizi bilelim!"[2]

Bu yazı Atatürk'ün kaleme aldığı imzasız yazılardan biridir. Yazıda görüldüğü gibi Türk Devrimi'nin başmimarı Atatürk, 1923-1929 yılları arasında yapılanları yeterli görmeyerek dünyanın ekonomik bir krizle sarsıldığı 1929 yılında, hükümeti "en son metotlara uyarak" maddi yenilikler yapmaya; özellikle demiryolları inşa etmeye, üretimi artırmaya, toplumu modern hayata alıştırmaya çağırmıştır.

Atatürk'ün bu çağrısı doğrultusunda 1930 yılından itibaren "maddi ve pratik hayatımızda" çok köklü yenilikler yapılmıştır. Türkiye bir taraftan fabrikalar kurup, demiryolları inşa ederek geç kalmış sanayi devrimini yaparken; diğer taraftan da tarih, dil ve din alanlarında birbirini tamamlayan çalışmalarla geç kalmış rönesansını ve reformunu gerçekleştirmiştir.

Atatürk üç yıl sonra, 1933 yılında, bu sefer meclis konuşmasında, 1923-1933 arasındaki on yıl içinde özellikle ekonomide çok önemli hamleler yapıldığını, ancak bunların yeterli olmadığını, çok daha ileri hamleler yapılması gerektiğini şöyle ifade etmiştir:

"Geçen on yıl, gelecek dönemler için bir başlangıçtan başka bir şey değildir. Bununla beraber, eski dönemlerin tarihi karşısında Cumhuriyet'in bu on yılı eşi görülmemiş bir canlanış ve göz kamaştırıcı bir ileri atılış anıtıdır... Gerçi tüm ürünlerimizin cins ve miktarları üzerindeki ilerlemelerimiz milletimizi oldukça ve her halde güvenilir bir duruma getirmiştir. Yüksek Tarım Enstitüsü'nün yetiştireceği yüksek mühendislerin ileride memlekete yararlı olacaklarında şüphe yoktur. Sanayideki teşebbüsler de, teşvik edecek ve cesaret verecek niteliktedir. Fakat memleketin vazgeçilmez sanayinin kurulması tamamlanma-

---

2 **Hâkimiyet-i Milliye** gazetesi, 13 Mart 1929'dan naklen "*Görevimizi Bilelim*", **Bütün Dünya** dergisi, S. 2012/03, s. 35,36.

dıkça her bakımdan yürek rahatlığı duymamıza imkân yoktur... Bu nedenle memleketin sanayi donanımını tamamlamak gereği her gün daha kaçınılmaz bir şekilde hızlı bir nitelik alıyor... Bu nedenle memleketin sanayi donanımını tamamlamak uğrunda tüm gayret ve dikkatinizi konu üzerine çekmeyi yerinde buluyorum... Dünyanın ekonomik durumu henüz iyiliğe doğru fazla ümit vermemektedir... Uluslararası Ekonomi Konferansı da şimdiye kadar olumlu bir sonuç vermemiştir... Türkiye Cumhuriyeti'nin öteki devletlerle ilişkilerinin, aradaki antlaşmalara ve uluslararası dostluk gereklerine uygun olarak genellikle iyi olduğunu söyleyebilirim.... Birkaç yıldan beri ulusal ve uluslararası durumlar, her yıl öncekinden daha önemli olmaktadır. Açmakta olduğumuz ikinci on yıllık dönemin ilk yılı, yeni bir kararlılık ve güçlülük döneminin parlak örneği olacaktır." (1 Kasım 1933 çalışma yılı meclis açış konuşması)

Atatürk, 29 Ekim 1933'teki onuncu yıl konuşmasında bir kere daha "akıllı projeleriyle" şekillenen Türk Devrimi'nden söz etmiştir. "*Az zamanda çok ve büyük işler yaptık*" diye başladığı meşhur konuşmasına şöyle devam etmiştir:

"*Az zamanda çok ve büyük işler yaptık. Bu işlerin en büyüğü, temeli Türk kahramanlığı ve yüksek Türk kültürü olan Türkiye Cumhuriyeti'dir. Bundaki başarıyı, Türk milletinin ve onun değerli ordusunun bir ve beraber olarak kesin kararlı yürümesine borçluyuz. Fakat yaptıklarımızı asla yeterli göremeyiz. Çünkü daha çok ve daha büyük işler yapmak zorunda ve kararındayız. Yurdumuzu dünyanın en bayındır ve uygar ülkeleri düzeyine çıkaracağız. Milletimizi en geniş geçim araç ve kaynaklarına kavuşturacağız. Ulusal kültürümüzü çağdaş uygarlık düzeyinin üstüne çıkaracağız. Bunun için zaman ölçümüz geçmiş yılların gevşeklik verici görüşüne göre değil, çağımızın hızlılık ve davranış kavramına göre düşünülmelidir. Geçen zamana oranla daha çok çalışacağız. Daha az zamanda daha büyük işler başaracağız. Bunda da başarıya ulaşacağımızda şüphem yoktur. Çünkü Türk milletinin karakteri yüksektir. Türk milleti çalışkandır. Türk milleti zekidir. Çünkü Türk*

milleti birlik ve beraberlikle güçlükleri yenmesini bilmiştir. Ve çünkü Türk milletinin yürümekte olduğu ilerleme ve uygarlık yolunda elinde ve kafasında tuttuğu meşale pozitif bilimdir.

Şunu da önemle belirtmeliyim ki, yüksek bir insan topluluğu olan Türk milletinin bir tarihsel niteliği de güzel sanatları sevmek ve onda yükselmektir. Bunun içindir ki, milletimizin yüksek karakterini, yorulmaz çalışkanlığını, doğuştan gelen zekasını, ilme bağlılığını, güzel sanatlara sevgisini, milli birlik duygusunu sürekli olarak her türlü araç ve tedbirlerle besleyerek geliştirmek, ulusal ülkümüzdür. Türk milletine çok yaraşan bu ülkü, onu bütün insanlığa gerçek huzurun sağlanması yolunda, kendine düşen uygarlık görevini yapmakta başarılı kılacaktır.

Büyük Türk milleti!

On beş yıldan beri, giriştiğimiz işlerde başarı vadeden çok sözlerimi işittin. Mutluyum ki, bu sözlerimin hiçbirinde milletimin hakkımdaki güvenini sarsacak bir isabetsizliğe uğramadım.

Bugün aynı inan ve kesinlikle söylüyorum ki, ulusal ülküyü tam bir bütünlükle yürütmekte olan Türk milletinin büyük bir millet olduğunu bütün uygarlık dünyası az zamanda bir kez daha tanıyacaktır.

Asla şüphem yoktur ki, Türklüğün unutulmuş büyük uygarlık vasfı ve büyük uygarlık yeteneği, bundan sonraki gelişmesi ile, geleceğin yüksek uygarlık ufkunda yeni bir güneş gibi doğacaktır..."

Atatürk, Avrupa'nın yaklaşık 500 yılda gerçekleştirdiği maddi ve kültürel gelişmeyi, Türkiye'de akıllı projeleriyle yaklaşık 15 yılda gerçekleştirmiştir. İşte bu nedenle Cumhuriyet bir mucizedir ve bu mucizenin temelinde AKL-I KEMAL vardır.

Şimdi gelin işte o mucizenin ayrıntılarını okumaya devam edelim...

AKL-I KEMAL'in elinizdeki 3. cildinde Atatürk'ün şu akılı projelerine yer verilmiştir:

1. **KEMALİST EKONOMİ MODELİ (KEM):** Atatürk yokluk ve yoksulluk içinde Kurtuluş Savaşı'nı nasıl kazandı? Kağ-

nı kolları, kağnı komutanları, kadın kağnı sürücülerinin bilinmeyen öyküsü, "uçan kağnı"nın ve paradaki sabanın sırrı. Tekalif-i Milliye Emirleri ve Türk insanının büyük fedakârlığı. İmalat-ı Harbiye gerçeği. Osmanlı'nın emperyalizme teslim olup çöküşünün kısa tarihi. Atatürk'ün emperyalizmin pençesinde, borç batağında yoksul, yıkık ve savaş yorgunu bir ülkeden kendi kaynaklarıyla ayakta duran, borçsuz ve tam bağımsız bir ülke yaratmasının öyküsü. Kemalist Ekonomi Modeli'nin ortaya çıkışı ve uygulanması. Dünyaya örnek olan bu modelin ayrıntıları. Halkçı ve demokratik bir ekonomik sistem. Belgeler, rakamlar ve istatistiklerle Cumhuriyet'in ekonomi mucizesi... Kemalist Ekonomi Modeli'nin kimler tarafından nasıl yok edildiğine yönelik bilinmeyen gerçekler: **ABD istekleri, ABD raporları ve ikili anlaşmalar...**

2. **SOSYAL FABRİKA PROJESİ:** Atatürk'ün fabrikalara verdiği önem. Atatürk'ün fabrikaları. Atatürk döneminde kurulan fabrikaların tam listesi. **Belgelerle ve fotoğraflarla Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin ayrıntıları.** Atatürk'ün Kalkınma Planları ve Devletçi ağır sanayi hamlesi... Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin yok edilişi: **Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın bugünkü içler acısı durumunu belgeleyen fotoğraflar. Kapısına kilit vurulan, yıkılan, yok pahasına satılan fabrikalar...**

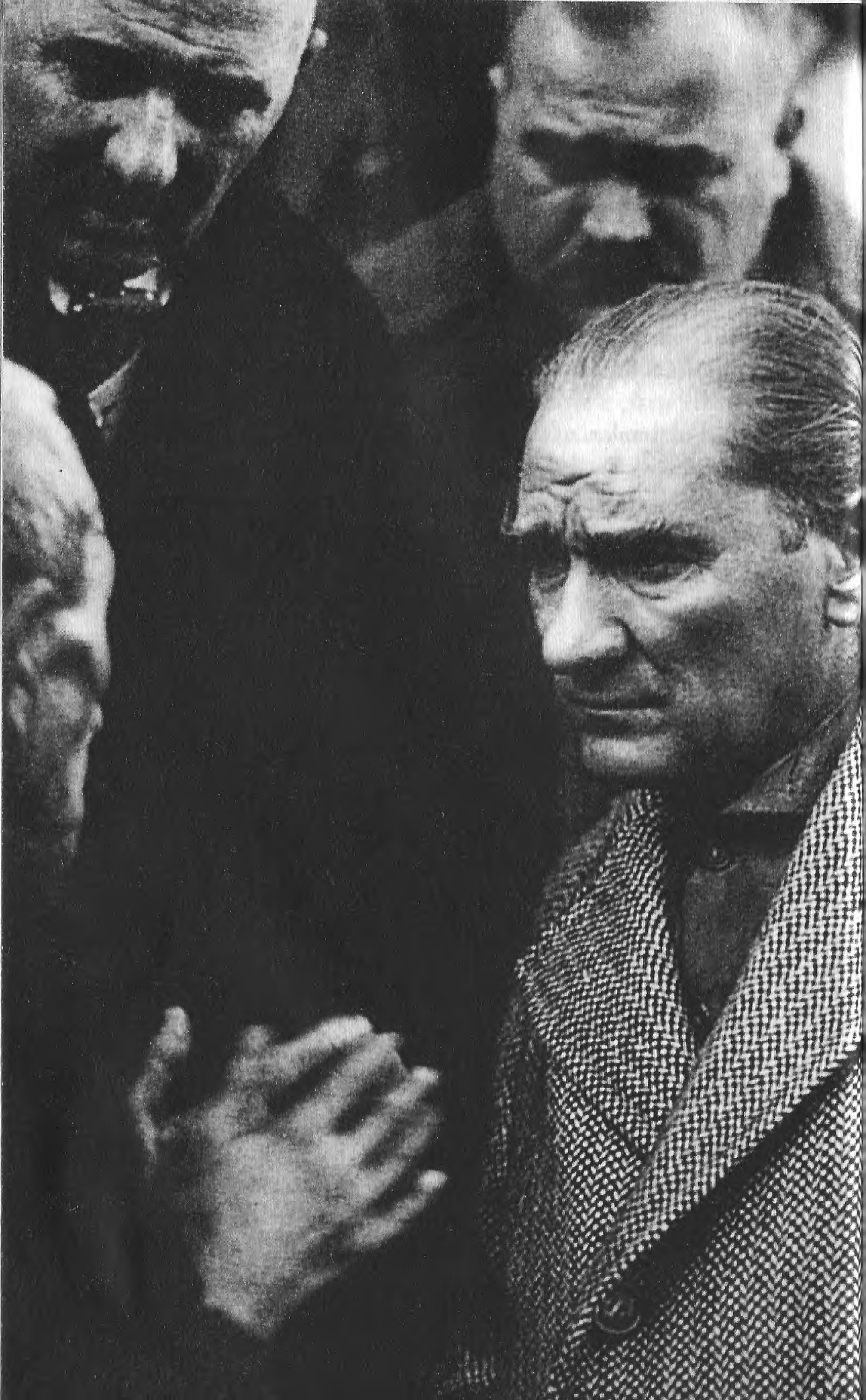
3. **DEMİRAĞ (DEMİRYOLU) PROJESİ:** Osmanlı Devleti'nin sömürülmesinde ve yıkılmasında yanlış demiryolu politikalarının büyük bir etkiye sahip olduğu: Yabancı şirketlere geniş ayrıcalıklar tanıyan demiryolu imtiyaz sözleşmeleriyle İngiltere, Fransa ve özellikle Almanya'nın 19 ve 20. yüzyıllarda Osmanlı'yı adeta iliklerine kadar sömürdüğüne yönelik belgeler. **Atatürk'ün antiemperyalist ve mili demiryolu politikası. Atatürk döneminde Türkiye'nin demirağlarla örüldüğü gerçeği. Atatürk'ün, kendisinden sonraki**

bütün Cumhuriyet hükümetlerinin üç katından daha fazla demiryolu yaptığı. Atatürk'ten sonra Türkiye'nin "Demirağ Projesi" nden vazgeçip "Karayolu Projesi"ne yönelmesinin nedenleri: **Bu konudaki ABD raporları, ABD istekleri, ABD yardımları ve ikili anlaşmalar...**

"*O nasıl yaptı, ötekiler nasıl yıktı?*" sorusunun eksiksiz yanıtını AKL-I KEMAL'in 3. cildinde bulacaksınız.

İyi okumalar....

Sinan Meydan
B.Çekmece/İstanbul/2012



PROJE 1

KEMALİST EKONOMİ MODELİ
(KEM)

Parasız Devrimci

"Kurtuluş Savaşı padişahın altınlarıyla değil Anadolu insanının kağnılarıyla kazanılmıştır."

Sinan Meydan

Mustafa Kemal Atatürk, tüm gerçek devrimciler gibi parasızdı. Dönme-devşirme-soylu saltanatına, saraya mensup değildi; sıradan halkın içinden geliyordu. Bu nedenle Osmanlı sistemi içinde bir Müslüman Türk olarak yükselebileceği tek kanala, orduya girmişti. Olağanüstü yetenekleri, güçlü sezgisi ve başarma inadı sayesinde gerçekten de yükseldi. Çok başarılı bir asker olarak cepheden cepheye koşup emperyalizme meydan okudu.

Dışa bağımlı ve her geçen gün biraz daha yoksullaşan bir imparatorluğun yoksul bir subayıydı. Çok büyük askeri ve siyasi başarılara imza atarken çoğu kez cebinde beş parası yoktu. Falih Rıfkı Atay, bu gerçeği, "*Gazi varlıksız bir aile çocuğu gibi hayli sıkıntılı bir öğrencilik ve subay hayatı geçirmişti. Aylığı hiçbir zaman masrafına yetmezdi. Biraz rahat bir hayata büyük komuta rütbelerinde kavuşabilmiştir,*" diye anlatmıştır.[3] Daha 1904 yılında 23 yaşındayken hesapsızlık yüzünden parasızlık çektiğini not defterlerinden birine şöyle kaydetmiştir: ***"Pazartesi saat 6. Bugün bütçemin hesabına göz gezdirdim. Masrafları gelirin çok üstünde buldum. Şimdiye kadar para çantama girip çıkan parayı hesap etmek hatırıma bile gelmemişti. Bu hesapsızlığın***

3 Falih Rıfkı Atay, Çankaya, Pozitif Yayınları, İstanbul, s. 525.

kötü sonucu olmak üzere pek büyük ızdıraplar altında manen maddeten ezildim..."[4] I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde 1914'te Sofya'da askeri ateşeyken de parasızlık çekmiştir. Aralık maaşının donanma yardımı olarak kesilmesi üzerine Savunma Bakanlığı'na çektiği telgrafta, "***Sofya'ya geldiğim günden bugüne kadar ödeneklerimin düzensiz verilmesi yüzünden her bakımdan büyük zorluklar içinde kaldım ve birbiri üzerine yığılan ikamet, beslenme vesaire masraflarını 2500 kuruşla kapatma imkânı yoktur...***"[5] diyerek para sıkıntısından söz etmiştir. Atatürk aynı dönemde Sofya'dan İttihat ve Terakki'nin etkili isimlerinden Cemal Paşa'ya yazdığı bir mektupta, aylığının zamanında gelmediğini, Fethi Bey (Okyar) sayesinde karnını doyurduğunu, annesi ve kız kardeşinin Selanik'te parasızlıktan dolayı "çırpındıklarını", terzinin parasını bile ödeyemediğini ve "Lütfi eniştenin de İstanbul'da sefil bir halde süründüğünü" yazmıştı.[6]

---

4 A. Mithat İnan, **Atatürk'ün Not Defterleri**, 2. bas., Ankara, 1998, s. 43.

5 **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, C 1, s. 181.

6 **İşte Atatürk'ün Sofya'dan Cemal Paşa'ya yazdığı o mektubun bazı bölümleri:** ***"Bizim burada kim bilir ne kadar zevkli bir hayat geçirmekte olduğumuzu –Fethi Bey'e gönderdiğiniz mektubunuzda– tahmin buyuruyorsunuz. Hakkınız var! Zaten böyle bir hayatı yaşayabileceğimizi tahmin ederek değil mi idi ki buraya gelmemizi uygun görmüştünüz! Gerçi buraya geleli iki ay olduğu halde henüz kasım maaşından başka beş para alamamış olmaktan ve ilk günü kapandığımız Splandid Oteli'nin dördüncü kat odasında her on beş günde bir takdim olunan hesap pusulalarını birbiri üzerine yığmaktan az zevk mi olur? Öteki hükümetlerin askeri ataşelerinin ve diğerlerinin davetlerine karşılık verme sırası gelince ortadan kaybolmak lazım geldiği için, dahil olunan kulüplere usulen ödenmesi gereken paraların yatırılması hakkındaki mektupları cevapsız bırakmak, cidden bir Türk ateşemiliterinden beklenen hususlardandır! İstanbul'da iken memleketin bin türlü sıkıntı ve felaket içinde koşuşturduğu bir devirde, mesaimizi hangi işlere harcadığımızı düşünmeyerek, aileme yegane sığınak olabileceği fikriyle, önce eniştem Lütfi Efendi hakkında, sonra da Sofya'da içine düştüğüm maddi ve manevi ıstırapların hafifletilmesine yardımcı olmanız konusunda istirhamlarda bulunmaktan hakikaten utanmıştım. Son iltifat mektubunuz gelmeseydi ve 'Senin aylıklar konusunda bir şeyler yapmak isterim' vaadinde bulunmamış olsaydınız, sizi artık kesinlikle rahatsız etmemeye karar vermiştim. Bendeniz şimdilik hakiki bir Osmanlı ataşesine layık olabilecek vaziyeti almak için ihtiyaç bulunan hususları değil, burada aç ve sefil kalmanın çaresini düşünmek mecburiyetinde olduğum için vaat buyurduğunuz işi kasım ve aralık tahsisatlarının bir an evvel gönderilmesine ve bundan sonra muntazaman tesviyesini***

"*Mustafa Kemal Paşa'nın ne birikmiş parası ne de gelir sağlayan bir mülkü vardı. (Anadolu'da) Mustafa Kemal Paşa ve karargah personeli her türlü maddi dayanaktan yoksundur.*"[7] Parasızdır, ama kararlı ve inançlıdır. En zorlu mücadeleler öncesinde "*Paramız yok!*" diyenlere "*bulunur!*" diye yanıt vermiştir.

Atatürk, en ciddi para sıkıntısını Kurtuluş Savaşı'nın hazırlık döneminde çekmiştir. Atatürk 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkarken kendisine Dahiliye Nezareti ödeneğinden 1000 lira ile 23 karargah mensubunun 3 aylık maaşları, yollukları ve yüzde 50 zam verilmiştir.[8] Ayrıca değişik ihtiyaçlar için de 25.000 lira verilmiştir.[9] Atatürk'e ve 23 kişilik kuruluna verilen bu paranın ne kadar yetersiz olduğunu anlamak için 1920'de Sadrazam Damat Ferit'e, birkaç kişilik heyetiyle Paris Barış Görüşmeleri'ne giderken 70.000 lira verildiğini hatırlatmak yeter.[10] (Bu parayı verip Atatürk'ü Anadolu'ya gönderenler, ondan, İngilizlerin isteği doğrultusunda Anadolu'da filizlenmeye başlayan Milli Hareketi sonlandırmasını istemişlerdi.) Vahdettin'in Atatürk'e 40.000 kilo altın verdiği iddiası ise çok komik ve çok güdük bir Cumhuriyet tarihi yalanıdır.[11] Atatürk, Anadolu'ya giderken kendisine sadece 1000 lira verenler, Atatürk'ü yok edip milli ha-

---

sağlamaya ayırırsanız pek ziyade minnettarınız olurum. Çünkü şimdiye kadar karnımızı doyuran Fethi Bey gidiyor. Boter (İstanbul'un en meşhur terzilerinden) alacağını istemekte amansız davranıyor. Selanik'te valide ve hemşire çırpınıyor. İstanbul'da enişte sefil sürünüyor. (...) Her ne hal ise adam olanlar maddi olarak küçük kalarak da vatana borçlu oldukları büyük fedakârlıkları yapmanın yolunu bulurlar. Hürmetle ellerinizden öperim efendim. Mustafa Kemal." Murat Bardakçı, **Hürriyet** gazetesi, 7 Ağustos 2005, s. 27.

7 Ersal Yavi, **Batırılan Bir Ülke Nasıl Kurtarılır?** 4. bas., İzmir, 2009, s. 92.

8 Turgut Özakman, **Vahdettin, Mustafa Kemal ve Milli Mücadele,** 6. bas., Ankara, 2007, s. 279; Sabahattin Selek, **Anadolu İhtilali,** 11. bas., İstanbul, 2004, s. 137. Atatürk'ün imzaladığı bu 1000 liralık makbuzun klişesini, eski Dahiliye Nazırı Mehmet Ali yayımlamıştır. Ayrıca, Atatürk'ün bu paranın sarfı ile ilgili telgrafı 28 Mayıs 1919'da Vekiller Heyeti'nde görüşülmüş, gereğine karar verilmiş, karar tutanağına yazılmış, yani devletin kayıtlarına geçmiştir. Ortada gizli saklı hiçbir şey yoktur. Tayyip Gökbilgin, **Milli Mücadele Başlarken,** C 1, Ankara, 1959, s. 84.

9 Selek, **age.**, s. 137. Ancak bu 25.000 lira iddiası da şimdiye kadar belgelenememiştir. Özakman, **age.**, s. 281.

10 Mahmut Kemal İnal, **Son Sadrazamlar,** C 4, İstanbul, 1982, s. 2059; Özakman, **age.**, s. 278; Gökbilgin, **age.**, C 2, Ankara, 1965, s. 403.

11 Bkz. Sinan Meydan, **Cumhuriyet Tarihi Yalanları,** 1. Kitap, 4. bas., s. 241-247.

rekete son vermek için kurdukları Kuvayı İnzibatiye'ye tamı tamına 1.250.850 lira ödenek ayırmışlardı.[12]

Atatürk İstanbul'dan hareket etmeden önce Rauf Orbay kendisine, *"Para meselesini ne yapacağız? Girişeceğimiz işlerde şüphesiz ki paraya ihtiyacımız olacak. Fakat biliyorsun bende biraz para vardı, hepsini Minber (gazetesi) yuttu. Sen de benden farklı değilsin. Aylıklarımızla ne yapabiliriz,"* dediğini anlatmıştır. Rauf Orbay bu "para meselesini" Topçuoğlu Nazmi Bey'e açmış, Nazmi Bey de hiç tereddüt etmeden ona 5000 lira vermiştir. Rauf Orbay, *"Biz Amasya'dan itibaren her işimizi bu para ile gördük. Bu para bitince, Sivas Kongresi'ne giderken Erzurum Müdafaa-i Hukuk Heyeti bize 1000 lira kadar para temin etmişti,"* diyerek para sıkıntısına dikkat çekmiştir.[13] Kılıç Ali de, Ali Galip olayında el koydukları 6000 altını Atatürk'e teslim etmiştir. Atatürk, o para yokluğunda duyduğu sevinci, "***Bu çok büyük bir para. Bizimkilere öyle birdenbire söyleme, yüreklerine iner!***" diyerek ifade etmiştir.[14]

Atatürk, Anadolu'ya geçtikten sonra –hesapta olmayan harcamaların da etkisiyle– büyük para sıkıntısı çekmiştir. Örneğin Erzurum'dan Sivas'a giderken yaşanan para sıkıntısı, Binbaşı Süleyman Bey'in verdiği 900 lirayla giderilmiştir.[15] Erzurum Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti üyeleri de kendi aralarında topladıkları 1000 lirayı Atatürk ve heyetine vermişlerdir.[16]

Sivas Kongresi sırasında kongreye katılan bütün delegeler gibi kongre başkanı Atatürk ve arkadaşları da büyük ekonomik sıkıntılar çekmiştir. Atatürk ve heyetinin iaşe işleriyle ilgilenen Nizamettin (Atakar) Bey, anılarında o günlerde çekilen ekonomik zorlukları şöyle anlatmıştır:

---

12 Engin Berber, **Kurtuluş Savaşı'nda Mustafa Kemal ve Vahdettin**, Ankara, 1998, s. 75.

13 Feridun Kandemir, **Hatıraları ve Söylemedikleri İle Rauf Orbay**, İstanbul, 1965, s. 33.

14 Şerafettin Turan, **Mustafa Kemal Atatürk, "Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik"**, 2. bas., Ankara, 2008, s. 219.

15 Mazhar Müfit Kansu, **Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber**, C 1, Ankara, 1997, s. 173.

16 Cevat Dursunoğlu, **Milli Mücadele'de Erzurum**, Ankara, 1964, s. 138.

"Bir gün Mustafa Kemal Paşa'ya çarşıda kasaba, bakkala borçlandığımızı ve para kalmadığını söyledim. 'Bunları Rauf yanımdayken tekrar aç,' dedi. Sonra Rauf Bey ile otururken vaziyeti anlattım. Paşa, 'Ben şimdiye kadar 700-800 liramı verdim. Başka param yok,' dedi. Rauf Bey, 100 altın verdi. 'Şimdi bunlarla idare et, sonra beni gör,' dedi. Bu paralarla, yirmi kişiyi bulan Mustafa Kemal Paşa ve mahiyeti ile kongre azalarının iaşesini temin ediyorduk. Mustafa Kemal Paşa herkesten hissesine düşen masrafı almak teklifini kabul etmiyordu.

'Kimden ne isteyeceksin?' Yanımdakilerin bazısı mülazım (teğmen). Maaşının bir kısmını zaten ayrılırken İstanbul'da ailesine bırakmış. Bir de burada masraf. Buna dayanabilir mi? Nasıl olur?"[17]

Atatürk ve heyeti Sivas'tan Ankara'ya giderken otomobillerinin benzinini Sivas-Amerikan Okulu'ndan karşılamıştır.[18] Sivas Osmanlı Bankası müdüründen 1000 lira ödünç almışlardır. Ankara'ya geldiklerinde Hacı Bektaş Dergahı Şeyhi Cemalettin Efendi de Atatürk'ün heyetine bir miktar yardım yapmıştır.[19]

Atatürk ve heyeti Sivas'tan Ankara'ya hareket ederken tam anlamıyla "yoksulluk" içindedir. Bu yoksulluğu, Mazhar Müfit Kansu, *"Bütün paramız, yol için yirmi yumurta, bir okka peynir ve on ekmeğe yettiğinden bunları aldırdık,"* diyerek ifade etmiştir. Kansu, aylarca sabahları bir bardak çay ile bir dilim ekmek yediklerini belirtmiştir.[20] Kansu ayrıca, *"Ekmekçilere bile verecek paramız kalmamıştı... Benim bir kürküm vardı. Erzurumlu Nafiz Bey'e müracaat ederek sattırılmasını rica ettim. Nafiz Bey, 'Ocak ayı içindeyiz, ne giyeceksin?' diye satmamakta ısrar ettiyse de ne olursa olsun kulağıma giremezdi. Aç mı kalacaktık?*

---

17 Nizamettin Atakar'dan nakleden Yavi, age., s. 95, 96.

18 Atatürk, kendisine ayrılan üç otomobilin Anadolu'da benzini bitince İstanbul'dan benzin istemiştir. Bunun üzerine alınan 1000 kilo benzin Samsun'a gönderilmemiş ya da gönderilememiştir. Saime Yücer, *"Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a Çıkışı ve Geri Çağrılması Üzerine Bir İnceleme"*, **Askeri Tarih Bülteni**, Ankara, 2001, S.51, s. 135.

19 Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, C 1, 4. bas., İstanbul, 1969, s. 204.

20 Kansu, age., s. 449, 481, 487.

Nihayet onu da sattık. Kimsede satılacak bir şey kalmadı. Paşa ile bu hususta bir çare bulamayarak, 'Hele sabah olsun' diyerek odalarımıza çekildik. Ankara'ya geldiğimiz zaman hemen bir hafta bizi belediye besledi," diyerek yaşadıkları "yoksulluğu" gözler önüne sermiştir.[21] Atatürk, Samsun'a çıktıktan yedi buçuk ay sonra Ankara'ya geldiğinde yaşadığı "para sıkıntısından", Ankara Müftüsü Rıfat Börekçi'nin Ankara tüccarından toplayıp kendisine verdiği 1000 lirayla biraz olsun kurtulmuştur.[22] Paranın geldiği gün et ve helva ziyafeti verilmesine karar verilmiştir. Her zaman çorba içilmesine alışık olanlar, et yemeği gelince şaşkınlıklarını gizleyememişlerdir.

Atatürk, Ankara'da bir meclis toplamaktan söz edince, Karabekir, *"Para nerede? Millet vermez!"* diye karşı çıkarken, 3. Ordu Komutanı Selahattin, *"Ali Rıza Paşa Hükümeti'ne karşı daha ılımlı olalım. Zira paramız yok,"* demiştir.[23] Trakya'daki milliyetçiler, 1. Ordu Komutanı Cafer Tayyar aracılığıyla Temsil Heyeti'nden para isteyince, Atatürk Trakya örgütüne şu karşılığı vermiştir: "***Müdafaa-i Hukuk Örgütü'nün parası yoktur. Bu nedenle Batı Trakya Örgütü için gelir kaynaklarını yine aynı topraklardan sağlamak zorunludur. Buna sizin gibi doğrudan doğruya ilgili olan yurtsever kişilerin çare bulacağına kuvvetle inanıyorum...***"[24]

Atatürk, Ankara'da TBMM açılırken **yeni sivil elbisesi olmadığı için** Erzurum Valisi Münir Bey'in sivil elbiselerini giymiştir. Ancak elbise biraz üstünden düşer gibidir. İstanbulin denilen uzun ceket biraz büyük gelmiştir, reye pantolon uzun ve eğreti durmaktadır. En kötüsü de pek sevilmeyen ciğer rengindeki festir.[25] Atatürk'ün, yeni Türkiye'nin kuruluşunu simgeleyen TBMM'nin açılışına, "emanet" elbiseyle katılması yaşadığı ekonomik sıkıntının en açık göstergelerinden biridir.

---

21 age., s. 506-508.
22 age., s. 506-508; Selek, age., s. 136,137.
23 Doğan Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 3, İstanbul, 1998, s. 1005.
24 age., s. 1008.
25 Kansu, age., s. 40,41.

Atatürk, İstanbul'un işgali üzerine İstanbul'dan Ankara'ya kaçanların Gebze'den Ankara'ya kadar arabalarla getirilebilmeleri için 26 Mart 1920'de "*Köylü araçlarından yararlanabilmek için önemli bir paraya gerek vardır. Parasızlık bu konuda güçlük çıkarıyor.*" diyerek Karabekir'den para istemiştir. Karabekir, Azerbaycan Hükümeti'nden para alınmasını önerince, Atatürk, 3 Mayıs 1920'de Karabekir'e çektiği telgrafta, "*Elde beş para bulunmadığı malum-u devletleridir. Şimdilik içerde bir kaynak da bulunmuyor. Başka taraftan sağlanıncaya kadar Azerbaycan Hükümeti'nden en geniş ölçüde borç alma olanağının düşünülmesini ve sağlanmasını rica ederim,*" demiştir.[26] Atatürk, Anadolu'da bir ara konuklarına **kahve ikram edemeyecek** kadar parasız kalmıştır.

Atatürk'ün, Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenme döneminde yaşadığı ekonomik sıkıntı, bütün savaş boyunca özel hayatında da devam etmiştir. Örneğin Büyük Taarruz hazırlıkları öncesinde 19 Haziran 1922 tarihinde yazdığı bir mektupta, aradan geçen üç sene boyunca annesi Zübeyde Hanım'a yaptığı yardımlardan dolayı Sezai Ömer Bey'e teşekkür ederek ondan, o sırada İstanbul'da bulunan "halası ve bazı akrabalarının geçimlerini sağlayabilmesi için" kız kardeşi Makbule Hanım'a her ay 100 lira vermesini rica etmiştir. Sezai Ömer Bey bu parayı Atatürk'ün bıraktığı 2000 liradan ödeyecektir.[27]

Parasız Meclis

Atatürk, 23 Nisan 1920'de Anadolu'nun ortasındaki bozkır Ankara'da, ardı arkası gelmeyen savaşların yıkıcı etkisiyle en az Ankara kadar bozkırlaşmış Türk ulusunun temsilcilerinden oluşan TBMM'yi açmıştır. Birkaç yıl sonra kazanılacak büyük zafer, önce ulusa sonra da Ankara'ya adeta yeniden hayat verecektir.

---

26 Kâzım Karabekir, **İstiklal Harbimiz**, 2. bas., İstanbul, 1969, s. 658.
27 Bardakçı, **agm.**, s. 27.



İlk TBMM (üstte) ve eski Sayıştay binalarının önünden geçen insanlar ve atlı arabalar

Parasız devrimcinin meclisi de parasızdır. Atatürk ve heyetinin Erzurum'dan Sivas'a, Sivas'tan Ankara'ya giderken yaşadığı yokluk ve parasızlığı Erzurum'dan, Edirne'den, Diyarbakır'dan Ankara'ya giden milletvekilleri de yaşamıştır.

O olağanüstü günlerin tanıklarından Yakup Kadri Karaosmanoğlu, TBMM'nin açılışının üçüncü yıl dönümünde, 25 Nisan 1923'te *İkdam* gazetesindeki yazısında, ilk meclisin milletvekillerinden şöyle söz etmiştir :

"*Anadolu ihtilal, nifak ve kıyamet ateşleriyle yanan sert, korkunç, karışıklıklar ülkesi olmuştu. Bütün yollar yol kesen eşkıyalarla dolmuştu. Şurada Ermeni çeteleri, beride Rum casusları... Anadolu'nun hiçbir yanı tekin değildi. Nereye ayak bassanız toprak altınızdan kayıyordu.*

İşte 1920 yılı 23 Nisan günü böyle bir toprak üstünde ve böyle bir bozgun ve dehşet havası içindedir ki, toza dumana karışmış, yorgun ve belki aç ve çıplak bir küme insan orada, Ankara dediğimiz o viranenin taşları arasında, yalnız çocuklarda bulunan ruh temizliği, yalnız meczuplarda görülen vecd ve coşku içinde bütün dünyaya, evet bütün dünyaya karşı isyan bayrağını çekti. Yüz yirmi kişi, düşmanların yüz binlerce kişilik ordularına karşı yüz yirmi kişi...

İnsanlığın tarihinde bundan daha heyecanlı, daha heybetli bir olaya rastlamak mümkün müdür? Bizce bunun sonu bir yıkılış olsaydı bile, şu insan üstü yüreklilik ve atılış, yenilgiyle sonuçlansaydı bile, yine bütün faziletli, mert, cesur ve gururlu insanların dilinde destan olarak kalacaktı.

Ey İstanbul halkı sen geçen gün neyi kutladığını bilseydin, gururuna bu şehir değil bütün dünya dar gelirdi."[28]

Karaosmanoğlu, "*Vatan Yolunda*" adlı Kurtuluş Savaşı anılarında da meclisten ve milletvekillerden şöyle söz etmiştir:

"*Ankara bir mezbeleden bir viraneden başka bir şey değildi. İçinde oturanlar sizin, bizim gibi kimselerdi. Büyük Millet Meclisi denilen muazzam halk şurası ancak taşralı bir dul kadının oturabileceği küçük bir evdi ve vekaletler birer çıplak odadan ibaretti..."*[29]

Seçildikleri illerden yola çıkıp bin bir güçlükle Ankara'ya ulaşmayı başarabilen milletvekillerinden bazıları, yokluğu paylaşmaya daha fazla dayanamayarak memleketlerine dönmek istemiş, hatta birkaçı da dönmüştür. Bu kutsal mücadelenin önemini tam anlamıyla fark edemedikleri anlaşılan birkaç inançsızın diğerlerine kötü örnek olmasını istemeyen Atatürk, meclis kürsüne çıkarak şu çarpıcı sözleri söylemiştir:

"***Arkadaşlar, işittim ki bazı arkadaşlar yoksulluğumuzu bahane ederek memleketlerine dönmek istiyormuş. Ben kimseyi zorla Milli Meclis'e davet etmedim. Herkes kararında hürdür. Bunlara başkaları da katılabilir. Ben, o takdirde asker Mustafa Kemal, mavzerini eline alır, fişekliklerini göğsüne dizer, bir eline de bayrağı alır, Elmadağı'na çıkar, orada tek kurşunu kalıncaya kadar vatanı müdafaa eder, kurşunları bitince bu aziz vücudumu bayrağıma sarar, düşman kurşunlarıyla yaralanır, temiz kanımı kutsal bayrağıma içire içire tek başıma can veririm. Gelecekte, 'Burada can verenler, vatanlarını kurtarmaya çalışanlardır' yazılı bir taşa sahip olunabilirse mükafatlarını bulmuş olurlar.***"

---

28 Yakup Kadri Karaosmanoğlu, İkdam gazetesinden nakleden Yavi, age., s. 118.
29 Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Vatan Yolunda, 5. bas., İstanbul, 1986, s. 123.

"Ya istiklal ya ölüm" diye yola çıkan adamın, Atatürk'ün, istiklal yolunda nasıl öleceğini detaylandırdığı bu konuşma, memleketlerine dönmek isteyen milletvekillerinin yüreğine işlemiş ve yokluk cehenneminden kaçış durmuştur.

Yokluk cehennemine dayanmak pek de kolay değildir doğrusu. Meclisin ilk tutanak kâtiplerinden Tayyip Beşer'in anlattıklarına göre[30] milletvekillerinin giyim kuşamları çok kötüdür. Ceplerinde harcayacak paraları yoktur. Pek çok milletvekili başını sokacak bir ev bile bulamamıştır. Milletvekili sayısı 300'ü geçmiştir ve Ankara'da oteller sınırlıdır. 50-60 yataktan fazlası yoktur. Çoğu milletvekili Öğretmen Okulu'nda yatmıştır. Karyolalar yetmeyince yere yataklar serilmiştir. Öğretmen Okulu'nda yatacak yer bulamayan bazı milletvekilleri, istasyon yolundaki çayırlıkta, açıkta yatmış ve çoğu sıtmaya yakalanmıştır. En büyük sorunlardan biri de yemektir. Yemek ihtiyacını karşılayacak ne erzak ne de lokanta vardır. Bazı milletvekilleri bir süre yanlarında getirdikleri bulgur, fasulye, pirinç ve kutular içindeki yağla karınlarını doyurmuştur. O günlerin tanıklarından Yunus Nadi Bey, adam başına 48 ile 55 kuruş toplayıp tabildot sistemi kurarak yemek sorununu çözdüklerini belirtmiştir.[31]

Milletvekillerinin para, yiyecek, giyecek ve barınacak yerlerinin olmaması bir yana, gerçek anlamda bir meclis binaları bile yoktur. İttihat ve Terakki'nin yaptırdığı eski Ziraat Mektebi binası meclise dönüştürülmüştür. Binanın çatısı bizzat milletvekillerince onarılmış, salonuna okul sıraları, kürsü ve sobalar konulmuş, giriş kapısının tam karşısındaki oda mescit, diğer odalar başkanlık ve komisyon odaları yapılmıştır. Salonda asılı duran birkaç petrol lambasının ve mumların altında çalışmalar geceleri de devam etmiştir. Cephedeki Mehmetçiğin toprak siperlerde uyuduğunu bilen milletvekilleri, tahta sıralarda uyumayı bile lüks bulmuştur. Dahası Mehmetçik cephede tütünü daha iyi kâğıtlara

---

30 Tayyip Beşer'den nakleden Yavi, age., s. 119,120.
31 Yunus Nadi, **Ankara'nın İlk Günleri**, İstanbul, 1955, s. 100.

sararak içsin diye, meclis tutanakları dilekçe kâğıtlarına, mektup kâğıtlarına, hatta kese kâğıtlarına basılmıştır.[32]

Yokluk ve yoksulluk içinde vatan kurtarmanın hesaplarını yapan o fedakâr milletvekilleri, önce maaşlarının %20 kadarını, sonra da yol paralarından bir miktarını hazineye bağışlamışlar, daha sonra da maaşlarının indirilmesini oy birliğiyle kabul etmişlerdir.[33] Meclis Zabıt Cerideleri incelendiğinde yokluk içindeki milletvekillerinin hazineyi biraz olsun güçlendirebilmek için ne büyük fedakârlıklarda bulundukları çok açıkça görülmektedir.

O günlerde Ankara'da fedakârlık yapan sadece milletvekilleri değildir. Umuru Bahriye Müdürlüğü subayları da milletvekillerinden farklı olmayan koşullarda mücadele etmiştir. Ankara'da Samanpazarı Mahallesi'nde kiralanan küçük bir yapıda karargâh kuran Umuru Bahriye subayları, üçerli dörderli olarak açılır kapanır karyolalarda yatmış, yemeklerini de aynı yerde yemiştir. O günlerde cephelerdeki yemek ise arasına bulgur pilavı doldurulmuş ekmeklerdir. [34]

Parasız Zaferin Sırrı: Atatürk'ün On Emri

Silahsız, cephanesiz, üniformasız, postalsız, yiyeceksiz bir orduyla savaş kazanmak imkânsızdır. Ancak 1919-1921 yılları arasında Kuvayı Milliye aynen bu durumdadır.

İngiliz devlet adamı Sir Winston S. Churchill'in Yunan Başbakan'ı Venizelos'a sorduğu şu soru acı gerçeği gözler önüne sermesi bakımdan ilginçtir: "*Barbarca koşullar altında perişan kılıklı bir avuç Türk, ağır masraflara mal olan çok sayıdaki denizaşırı birliklerin (Anadolu'daki Yunan ordusunun) uzun süre iaşesini zorunlu kılabilir. Bu onlara (Türklere) hiçbir şeye mal olmaz, fakat siz bu masraflara ne kadar dayanabilirsiniz?*"[35]

---

32 Yavi, age., s. 129.
33 age., s. 120.
34 Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C 4, İstanbul, 1983, s. 455; Erol Mütercimler, **Bu Vatan Böyle Kurtuldu**, (cep boy), İstanbul, 2009, s. 141.
35 Sir Winston S. Churchill, **The World Crisis**, Vol. V, p. 407'den nakleden Yavi, age., s. 135.

Winston Churchill'in, biraz da aşağılayarak, "*Barbarca koşullar altında perişan kılıklı bir avuç Türk*" diye adlandırdığı Kuvayı Milliyecilerin koşullarını ve kılıklarını düzeltmek için paraya ihtiyaç vardır.

Kurtuluş Savaşı sırasında para sorununu çözmek pek de kolay olmamıştır. Öncelikle 16 Mart 1920'de İstanbul'un İngilizlerce resmen işgal edilmesinden sonra Atatürk ve Temsil Heyeti, Anadolu'dan İstanbul'a vergi gönderilmesini yasaklayıp Anadolu'daki vergi gelirlerine el koymuştur. Daha sonra Sovyet Rusya ile sağlanan anlaşma sonrası Eylül 1920'de Rusya'dan ilk ekonomik yardım olarak 500 kilo altın alınmıştır. Daha sonra yine Rusya'dan sağlanan 10 milyon altın rubleyle subay maaşları ödenmiştir.[36] Kurtuluş Savaşı'nın sonuna kadar birkaç kere daha Rusya'dan silah, cephane ve para yardımı alınmıştır.

Ankara'da TBMM toplandıktan sonra Atatürk öncelikle bir bütçe oluşturulmasını istemiştir. Bu doğrultuda Anadolu'da gereken çalışmalar yapılmıştır. 1920 yılı içinde bağışlar, eşraftan sağlanan paralar ve halktan alınan vergilerle bir bütçe oluşturulmaya çalışılmıştır.

Para toplama, bütçe oluşturma işinde Balıkesir, Alaşehir ve Nazilli Kongrelerinin önemli katkıları olmuştur. Örneğin Balıkesir Kongresi'nde alınan kararlara göre, "*Merkezde olduğu gibi ilçe ve bucaklarda da örgütlenme, maliye ve levazım kurulları oluşturulacak. İlçe ve bucaklardan gönderilen erlerin giderleri, daha sonra genel giderlerden düşülmek üzere bu kurullara ait olacak. Erlerin başında eşraftan bir kişi bulunacak ve bu kişi cephede erlerle birlikte kalacaktır. Genel giderler ise her yerin büyüklüğü ve zenginliği oranında paylaşılacaktır. Balıkesir Merkez İlçe giderlerin yüzde 21'ini, Edremit yüzde 17'sini, Burhaniye yüzde 7'sini, Balya yüzde 4'ünü, Soma yüzde 5'ini, Bandırma yüzde 10'unu, Gönen yüzde 6'sını, Sındırgı yüzde 4'ünü, Bergama yüzde 2'sini karşılayacaktır. Subay ve erlere verilecek maaş ve ikramiye tutarı bulundukları yerlerdeki kurulların yetkisinde*

36 Avcıoğlu, age., s. 1009.

olacaktır. Cephelerdeki bütün askerlerin yiyecek, elbise, tedavi, araç, gereç ve ihtiyat kuvvet ihtiyaçlarını karşılamak üzere cephelerde menzil müfettişlikleri kurulacaktır."[37]

Bütün bu gelir arttırıcı önlemlere karşın Sakarya Savaşı öncesindeki ekonomik durum hiç de iç açıcı değildir. Bu nedenle Atatürk, çok kısa sürede çok ciddi bir ekonomik kaynak yaratmanın yollarını aramıştır. Çok geçmeden de Tekalif-i Milliye Emirlerini yayımlamıştır. Kurtuluş Savaşı'nın hangi ekonomik güçlüklerle kazanıldığını görmek isteyenlerin Atatürk'ün Sakarya Savaşı öncesinde yayınladığı **Tekalif-i Milliye Emirleri**'ne bakmaları yeterlidir. Atatürk, bu emirlerle ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için çarıktan çoraba, iç çamaşırdan iğne ipliğe, ekmekten çiviye kadar her şeyi halktan istemiştir.[38]

Kütahya-Eskişehir Savaşlarının kaybedilmesinden sonra Atatürk'ün emriyle ordu geri çekilmiştir. Yunan ordusunun Ankara yakınlarına kadar geldiği o günlerde Atatürk, üç ay süreyle meclis gücünde başkomutan seçilmiştir. "*Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*" adlı kitabın yazarı Alptekin Müderrisoğlu, böyle bir yetkinin özellikle ekonomi politikası açısından, ordunun ihtiyaçlarını çok hızlı bir şekilde karşılamak için kaçınılmaz olduğunu belirtmiştir:

"*Mustafa Kemal Paşa, başkomutan seçildiği gün Anadolu' nun görüntüsü nasıldır? Beklenen ve Ankara'nın işgalini hedef alan büyük Yunan saldırısı hangi mali kaynaklarla karşılanabilecektir? Anadolu'nun mali kaynakları uzun sürebilecek bir meydan muharebesi için yeterli midir? Yeterli değilse en geç on gün sonra Yunanlıların genel bir saldırıya kalkacakları bilindiğine göre, bu kadar kısa sürede yeni gelir kaynakları nasıl yaratılabilecek, ne gibi mali önlemler alınabilecektir?*

(...) II. İnönü Muharebesi'nin yarattığı mali sarsıntının giderilme çareleri aranırken bu kez daha kanlı ve geniş cepheleri kaplayan Kütahya-Eskişehir Muharebeleri başlamış, ordumuz

---

37 age., s. 1010.
38 Sinan Meydan, Parola Nuh "Atatürk'ün Gizli Kurtuluş Planları", İstanbul, 2009, s. 545.

önemli kayıplarla Afyon, Kütahya ve Eskişehir'i bırakarak Sakarya ırmağı doğusuna çekilmek zorunda kalmıştır. Bu muharebeler, mali kaynakları zorlamakla kalmamış, hasat mevsimine girildiği bir sırada üç önemli ilimizin tarımsal devlet gelirleri de kaybedilmiştir.

Mustafa Kemal Paşa'nın başkomutan olduğu günlerdeki mali durum, kolayca anlaşılacağı gibi hiç iç açıcı değildir. Hatta mali yönden yeni ve büyük Yunan saldırısını karşılayacak kaynakları bulmak ve yaratmak güçtür. Üstelik ordunun yeni bir saldırıya karşı yapacağı hazırlıklar için çok kısa bir zaman vardır ve böyle kısa bir zamanda yeni mali kaynaklar bulmak tamamen olanaksızdır."[39]

5 Ağustos 1921'de meclisin yetkileriyle birlikte başkomutanlık yetkisini de eline alan Atatürk, 7-8 Ağustos 1921'de Tekalif-i Milliye Emirlerini (Milli Yükümlülükler) yayımlamıştır.[40] 7-8 Temmuz 1919'da askerlikten istifa ederek sine-i millete dönen Atatürk, 7-8 Ağustos 1921'de sine-i milletten yardım istemiştir. Onun Kurtuluş Savaşı'ndaki tek güvencesi millettir.

Aslına bakılacak olursa zor savaş dönemlerinde devletin halktan yardım istenmesi tarihimizde daha önceleri de görülmüştür. Kurtuluş Savaşı'ndan önce tarihimizdeki birkaç tekalif-i milliye örneği şunlardır:

- 9 Eylül 1889'da çıkarılan *"Askeri Taşıt Araçları Sağlama Yasası"* ile halkın elinde bulunan taşıt araçlarını orduya vermesi istenmiştir.[41]
- Balkan Savaşları sırasında 30 Ocak 1913'te *"Tekalif-i Harbiye Kanunu"* çıkarılmıştır. Bu kanuna göre ordunun seferberlik durumunda yiyecek, giyecek ve savaş sırasındaki öteki ihtiyaçlarının belirlenmesi ve bunların halktan karşılanması amaçlanmıştır.[42]

---

39 Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara, 1974, s. 368-370.
40 **Türk İstiklal Harbi**, C 7, Genelkurmay Başkanlığı Yayını, Ankara, 1975, s. 357.
41 Hikmet Özdemir, **Tekalif-i Milliye**, İstanbul, 2001, s. 24.
42 age., s. 25.

- I. Dünya Savaşı sırasında 27 Temmuz 1914'te *"Tekalif-i Harbiye"* hükümleri bir kere daha uygulanmaya başlanmıştır.[43] Bu doğrultuda kurulan "Tekalif-i Harbiye Komisyonları savaşın ilk aylarında buğdayın yanı sıra tüccarın elindeki koyun, patates, fasulye, nohut, soğan, sade yağ gibi maddelerin %25'ine 'Tekalif-i Harbiye' adı altında el koymuştur."[44]
- Kurtuluş Savaşı'nın başlarında Balıkesir, Nazilli ve Alaşehir kongrelerinde Kuvayı Milliye'nin temel ihtiyaçlarını karşılamak için halka gidilmesine yönelik çok önemli kararlar alınmıştır. 26-30 Temmuz 1919 tarihleri arasında toplanan Balıkesir Kongresi'nin aldığı kararların 7. maddesine göre, Yunanlılarla mücadele devam ettiği sürece genel seferberlik ilan edilmiş ve bu sürede herkesin vatan hizmetiyle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Balıkesir'de ve ilçelerinde teşkilat, maliye ve levazım kurulları kurulmuş, silah altına alınanların giderlerinin, daha sonra genel giderden düşülmek üzere ilçe ve bucaklarca karşılanması yoluna gidilmiştir. Genel giderlerin her yerin büyüklüğü ve zenginliği oranında bölünmesi uygun görülmüştür. İlçelerin sağlamaları gereken para miktarının "nakdi teberru" (para bağışı) şeklinde halktan toplanmasına karar verilmiştir. Ayrıca cephedeki askerlerin yedirilme, giydirilme, tedavi ve ikamet hizmetlerinin cephe karargâhlarının gerisindeki Levazım Müfettişlikleri tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır.[45] 8 Ağustos 1919 tarihinde toplanan I. Nazilli Kongresi'nde, Kuvayı Milliye'nin cephedeki ve cephe gerisindeki ihtiyaçlarını karşılamak için halktan mal ve para (ayni ve nakdi teberru) toplanmasına karar verilmiştir.[46] 16-25 Ağustos 1919 tarihleri arasında toplanan Alaşehir Kongresi'nde de benzer kararlar almıştır. Alaşehir Kongresi, Kuvayı Milliye birliklerinin her türlü ih-

---

43 age., s. 25.
44 Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat, 1908-1918**, Ankara, 1982, s. 269; Özdemir, age., s. 25.
45 Yavi, age., s. 135-140.
46 age., s. 141, 142.

tiyaçlarını karşılamak için Menzil Müfettişlikleri kurulmasına karar vermiş ve cephedeki Kuvayı Milliye birliklerinin iaşe ve ikmali ile cephe gerisindeki hizmetlerin yürütülmesini menzil müfettişliklerinin sorumluluğuna bırakmıştır.[47]

Geçmişi doğru okuyarak geleceği şekillendiren Atatürk, zor savaş koşullarında "halka gitme", "halktan yardım isteme" olarak adlandırılabilecek olan yöntemin daha önce 1889, 1913, 1914 ve 1919 yıllarında denendiğini bilerek, 1921 yılında Tekalif-i Milliye Emirlerini yayımlamıştır. Geçmiş tecrübelerden yararlanan Atatürk, bu tecrübeleri fazlasıyla aşan, dünya maliye tarihinde ilk defa bu kadar geniş boyutta uygulanacak olan Tekalif-i Milliye adlı gelir artırıcı bir sistemin hazırlıklarına başlamıştır.[48] Bir ulusun, varıyla, yoğuyla, her şeyiyle savaşa katılması anlamına gelen Tekalifi-i Milliye Emirleri, dünya savaş tarihinin en iyi "topyekün savaş" örneklerinden biridir. Yüzyılın başında emperyalizmi Anadolu yaylasına gömerek mazlum uluslara örnek olan Atatürk'ün askeri başarı sırlarının başında bu "topyekün savaş stratejisi" gelmektedir.

Tekalif-i Milliye Komisyonlarının başında bulunan General Kazım Dirik anılarında, Tekalif-i Milliye Emirlerini Atatürk'ün bizzat not ettirdiğini belirtmiştir. Gerçekten de 1937'de Türk Tarih Kurumu'na verilen bu anılar arasında emirnameler üzerinde Atatürk'ün el yazılı metinleri ve düzeltmeleri vardır.[49]

Atatürk'ün 1921 yılında kaleme aldığı not defterlerinde de Tekalif-i Milliye Emirlerine yönelik hazırlıklar dikkat çekmektedir. Örneğin Temmuz 1921 tarihli 16 numaralı not defterinde Tekalif-i Milliye Emirlerine ilişkin şu notlar vardır:

"*1. İstikraz-ı cebri (zorla alım)*

2. Ankara civarında ivedi 300 tevellüdüne (doğumlulara) kadar askerin toplanması.

---

47 **age.**, s. 151-155.

48 **age.**, s. 196.

49 Cemal Kutay, **Büyük Zaferin Yapısında Tekalif-i Milliye**, s. 247-249'dan nakleden Özdemir, **age.**, s. 27.

3. *Firariler hakkında önlemler.*
4. *Ahaliden silah almak.*
5. *Ahaliden iaşe ve libas (yiyecek ve giyim).*
6. *Ahaliden vesait-i nakliye (araç).*
7. *317'lilerin merkez ordusuna toplanması.*
8. *Depolar...*"[50]

Görülen odur ki, Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nı iğneden ipliğe en ufak ayrıntısına kadar planlamıştır.

Tekalif-i Milliye Emirleri on emirden meydana gelmiştir.

İşte Atatürk'ün On Emri:

1. Emir: Her il ve ilçede Tekalif-i Milliye Komisyonları kurulacaktır. Komisyonlar düzenli olarak toplantılar yapacak ve düzenli olarak Müdafaa-i Milliye Levazımat Dairesi'ne ambar mevcutları için telgrafla rapor verecektir. Komisyon üyelerinden en küçük ilgisizliği görülenler ve kötü çalışmaları belirlenenler vatan hainliği ile cezalandırılacaklardır. Tekalif-i Milliye Emirleri, her yerde en büyük mülki amir tarafından çeşitli araçlarla yayınlanarak duyurulacaktır.

2. Emir: Ordu giyim ve donatımının genişçe sağlanması için aşağıdaki önlemler alınacaktır:

a) Her ilçede bulunan hane sayısınca birer takım çamaşır, birer çift çorap ve çarığın en son 10 Eylül 1921 gününe kadar hazırlanması ve komisyon ambarlarına verilmesi zorunludur.
b) Çok yoksul hanelerin bu bağıştan muaf tutulması ve yoksulun payının başka birilerine yüklenmesi bağış alan komisyonun görevidir.
c) Toplanan çorap, çamaşır ve çarıklar yerel komisyona halk tarafından teslim edilecek ve toplananlar komisyon görevlilerince korunacak. Bağış sahiplerine bağış miktarlarını ve tarihini belirten bir makbuz verilecek.

50 Mithat İnan, age., s. 75.

3. Emir: Ordu giyim ve denetiminin genişlemesi için aşağıdaki önlemler alınacaktır:

a) Tüccar ve halk elinde bulunan, rengi ne olursa olsun, çamaşırlık bez, Amerikan patiska, pamuk, yıkanmış, yıkanmamış yün, tiftik, fantezi kumaşlar dışında erkek giyimi yapılmasına uygun her türlü yazlık ve kışlık kumaşlar, kalın bezler, kösele ve iğne, taban astarlığı, sarı ve siyah meşin ya da sahtiyandan yapılma yemeni, çarık, potin, çarık yapılacak deri, demir, kundura çivisi, tel çivi, kundura ve saraç iplikleri, nallık demir, ya da yapılmış nal, mıh, yem torbası, yular, belleme, kolon, kaşağı, gebre, sicim ve urgan stoklarına hemen el konulacak ve bunların değeri biçilerek sahibine, alınanların toplamını belirten, imza ve mühürlü kuruşlu bir tutanak verilecektir.

b) Dışarıdan gelecek her türlü malın %10'u iskelelerden aynı koşullarla ordu ihtiyaçları için alınacak, %90'ına kesinlikle karışılmayacak, sahibinin yetkisine bırakılacaktır.

c) Alınan mallardan geriye kalanların taşıma ve satımı kesinlikle serbesttir.

d) Çocuk ve kadın giysileri ve malzemeleriyle lüks eşya almak kesinlikle yasaktır.

4. Emir: En son emre kadar ordunun beslenmesi için aşağıdaki önlemler alınacaktır:

a) Elde bulunan saman, buğday, un, arpa, fasulye, bulgur, nohut, mercimek, kasaplık hayvanlar, şeker, gaz, pirinç, sabun, yağ, tuz, zeytinyağı, çay, mum stoklarının %40'ına komisyonlarca el konularak ambarlara alınacaktır. Belirlenecek fiyat üzerinden sahiplerine kuruşlu tutanak verilecektir.

b) Komisyonlarca toplanan buğdayın un edilmesi için komisyonlar, bölgelerindeki fabrika ve değirmenlere eşit olarak dağıtacak ve bu çalışma karşılıksız olacaktır.

5. Emir: Ordu ulaşımının sağlanması için aşağıdaki önlemler alınmıştır:

a) Askeri nedenlerle türlü yollardan ordu ihtiyacı için alınan taşıt araçlarından başka, ülkede kalan taşıt aracı sahipleri

her ay ordu malzemesinden bir bölümünü kendi araçlarıyla 100 kilometrelik bir uzaklığa karşılıksız taşımak zorundadır. Bu taşımanın sürdüğü sürece, araç sahipleri ve hayvanları ordu ambarlarından beslenir.

b) Bir ay içinde bu görevi gören kişi, o ay için yeni bir taşıma işi almaz.

c) Müteahhit taşıma kolları diğer halkın bağlı oldukları ayda 100 kilometrelik taşımayı karşılıksız yapmak zorundadır.

6. Emir: 1, 2, 3, 4 numaralı Tekalif-i Milliye Emirlerinde bildirilen giyecek, kullanılacak ve yenilecek türden değişik yerlerde var olan bırakılmış mallara Tekalif-i Milliye Komisyonlarınca el konulacaktır. Miktarı saptanıp fiyatı belirlenerek kuruşlu bir tutanakla yerel mal sandığına verilecektir.

7. Emir:

a) Cins, mezhep, sınıf, meslek ayrımı yapılmaksızın koşulsuz olarak herkes aşağıda grubu ve türü yazılı silah ve cephaneyle, yaralayıcı araçları her yerde bu emrin yayımından başlayarak 3 gün içinde yerel Tekalif-i Milliye Komisyonuna makbuz karşılığında vererek hükümete bağışlayacaktır. Savaşın bitiminde bu silahlar bir anı olmak üzere eski sahiplerine geri verilecektir.

b) Dördüncü gün sabahtan başlayarak belirtilen silah ve cephaneyi sakladığı ve hile kullanarak vermediği anlaşılanlar ve silah toplama araştırmasında kötü işlem ve davranışta bulunanlar idam olunurlar.

c) Verilecek silah ve cephaneler şunlardır: Cephane olarak her türlü çifte ateşli tüfeği, kasatura ya da süngü ve cephaneleri, filintaları, kısaca her türlü Osmanlı mavzerleri, küçük ve büyük çaplı her türlü Alman, Belçika tüfekleri, her türlü Avusturya tüfeği, Avusturya ve Bulgar manlihirleri, her türlü İngiliz tüfeği, her türlü Rus tüfeği, her türlü Fransız, Romanya, Sırp, Japon, Yunan martin türü büyük ve küçük çaplı tüfekleri, her türlü kılıç ve palalar; bunlardan bir özel değeri olanlar komisyonların sorumluluğu altında ve belge karşılığında sahibine bırakılacaktır.

d) İlan edilmesinin dördüncü gününden başlayarak sivil ve asker yetkililer belirtilen silah ve cephaneyi bulmak için gerek gördüğü evleri yasal yöntemler içinde arayacaktır.

8. Emir:

a) Tekalif-i Milliye Komisyonları, her yerde bulunan benzin, vakum, gres, makine, don, saatçi, balık yağları, vazelin, otomobil ve kamyon lastiği, solisyon, buji, soğuk tutkal, Fransız tutkalı, telefon makinesi, kablo, pil, çıplak tel ve bunlara bağlı olan malzeme, asit sülfürik miktarını araştırarak stokların %40'ına el koyacak ve sahiplerine değeri karşılığında tutanak verecektir.

b) Yukarıda türleri belirtilen malzemelerden dışarıdan getirilenlerin gümrük resminden başka yalnızca %10'u kuruşlu tutanak karşılığında alınacaktır.

9. Emir:

a) Tekalifi Milliye Komisyonları sınırları içinde bulunan demirci, marangoz, dökümcü, tesviyeci, saraç, arabacı esnafı ve imalathaneleriyle bu esnaf ve imalathanelerin kapasitelerini belirlemek ve gerek bunlar ve gerek kasatura, kılıç, mızrak ve eyer yapabilecek zanaatkarların adları verilmek suretiyle sayıları Müdafaa-i Milliye Vekaleti'ne bildirilecektir.

10. Emir: Seferber ordunun taşıt ihtiyacını karşılamak için aşağıdaki maddeler hızla uygulanacaktır:

Emri alan Tekalif-i Milliye Komisyonları, kendi bölgelerinde bulunan ve türleri aşağıda açıklanan bütün taşıtların %20'sine el koyacaklardır:

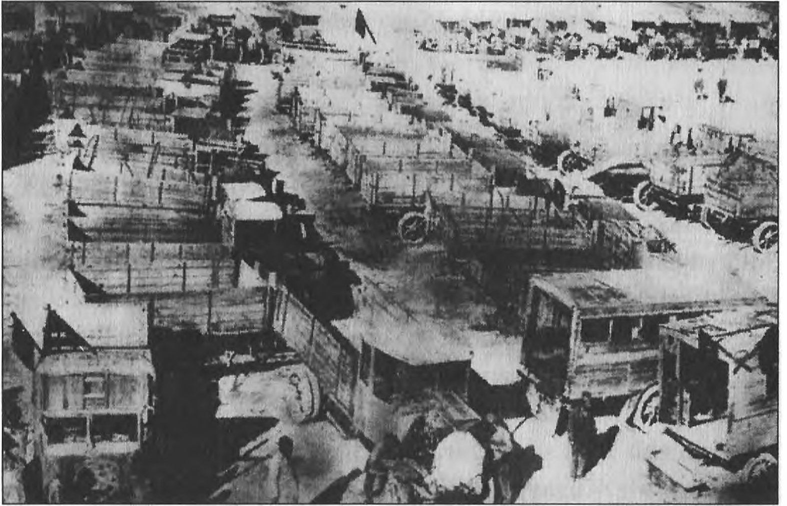
Taşıt türleri:

a) Dört tekerlekli yaylı arabalar,
b) Dört tekerlekli at, öküz ve kağnı arabaları. Arabalar bütün takım ve hayvanlarıyla birlikte olacaktır,
c) Binek hayvanları ve top çeken hayvanlar,
d) Katır ve yük hayvanları,
e) Deve,
f) Merkep.

Bu emri alan Tekalif-i Milliye Komisyonları, bölgelerindeki

bütün taşıtların miktarlarını olabildiğince çabuk saptayarak en son 10 Eylül'e kadar bölgesindeki taşıtların en sağlamlarından ve %20'sini toplamış olacaklardır. Komisyonlarca toplanan taşıtlar o yerlerdeki askerlik şubelerine verilecektir. Şubelerin aldıkları taşıtlardan arabalar ve hayvanlar, sahipleri yükümlülerdense sahipleriyle, değilse yükümlüleri arasında araba ve hayvan sürmeyi bilen lojistik erler tarafından kullanılacaktır. Bu taşıtlar şubelerde toplanacak ve şubelerde korunacaktır.[51]

Tekalif-i Milliye emirleri, Kurtuluş Savaşı'nın hangi zor koşullarda kazanıldığını bütün açıklığıyla gözler önüne sermektedir. Atatürk'ün önderliğinde "*Ya istiklal ya ölüm!*" diye yola çıkanların dişleriyle tırnaklarıyla kazıyarak adeta yoktan var ettikleri bir "savaş ekonomisi" söz konusudur. Bu tümüyle yerli sermayeye dayanan, gerçek anlamda halkçı bir ekonomidir.



Tekalif-i Milliye Komisyonlarınca toplanan kırık dökük kamyonetler tamir edilmeye çalışılıyor.

51 Özdemir, age., s. 33-47.



Tekalif-i Milliye Komisyonlarınca toplanan postallar, çarıklar, botlar ayakkabıların tamiri ve onarımı

İşte Atatürk ve Türk ulusu bu yokluk ve yoksulluk içinde dişinden tırnağından artırdıklarıyla ordusunu giydirerek, besleyerek İngiliz ve Fransız emperyalistlerini ve onların maşası durumundaki Ermeni ve Yunan saldırganlarını, işgal ettikleri Anadolu yaylasından çıkarmayı başarmıştır. İşte bu yüzden Kurtuluş Savaşı gerçek bir destandır. Bu yüzden Kurtuluş Savaşı ezilen, sömürülen, yoksul uluslara, mazlum milletlere örnek oluşturan gerçek bir bağımsızlık savaşıdır.

Atatürk, yokluk ve yoksulluk içinde Kurtuluş Savaşı'na başlarken hiçbir işini şansa bırakmamış, hep hesaplı ve kitaplı hareket etmiştir. Kuvayı Milliye gibi Tekalif-i Milliye de bir hesap kitap, bir akıl işidir.

Atatürk bu gerçeği yeri geldikçe bizzat ifade etmiştir. Örneğin Büyük Taarruz hazırlıklarının devam ettiği günlerde TBMM'de konuşan bir milletvekili, Kuvayı Milliye'nin öneminden söz etmek için "*Kuvayı Milliye bir cinnet-i mukaddesedir (kutsal bir çılgınlık-deliliktir).*" demiştir. Bu söz üzerine yerinden fırla-

yan Atatürk çevresindekilere bakarak, "*Bu adam ne söylüyor?*" dedikten sonra kürsüye gelip: "*Ne demek cinnet-i mukaddesedir?.. Kuvayı Milliye hesaptır, hesap!*" demiştir.[52]

Atatürk, bütün eksikliklere, yokluklara, imkânsızlıklara rağmen ince hesaplara dayanan gerçekçi planlarla Kurtuluş Savaşı'nı kazanmayı bilmiştir. Atatürk'ün plan, program ve hesap adamlığı yönünü Falih Rıfkı Atay şöyle anlatmıştır:

"*Türk askeri savunmaya yarar, taarruz edemez! Çocukluktan beri hep bu sözü duyardık. Sanki Ayet-i Kerime idi. I. Dünya Savaşı'nda büsbütün inanmıştık. Mustafa Kemal, Yunanlıları sımsıkı tutundukları istihkam ve siperlerden atacak ve İzmir'i alacaktı. 'Fakat Paşam bir milletin varını yoğunu zar gibi ortaya atmak ne demektir? Tarih böyle bir harekete ne der? Türk milletinin varı yoğu bundan mı ibarettir? Evet bundan ibaret! Öyle ise kesin neticeyi bununla almaya mecburuz!' Başka biri, 'Efendim, bizim geri teşkilatımız düşmanı yirmi kilometreden fazla takip edemez mi?' 'Hayır!' 'Demek ki düşmanı yirmi kilometre içinde yok etmeye mecburuz.' Ve bunun yapılabilmesi için hesap ve hazırlıklarını başarabilecek asker dehası vardı. (...) Her işinde hesaplı ve tertipçi idi.*"[53]

O günlerin önemli tanıklarından Celal Bayar da Kurtuluş Savaşı'nın "bir matematik mimari" olduğunu belirtmiştir:

"*Kurtuluş Savaşı büyük bir matematik mimaridir. Yenmekten yenilmeye kadar tasarlanmamış, hesaplanmamış hiçbir yanı yoktur. Bütün olasılıklar değerlendirilmiş, önlemler hazırlanmış ve Büyük Taarruz böyle bir matematik mimarinin zirvesinde hazırlanmıştır.*"[54]

Bu büyük eserin başmimarı hiç kuşkusuz Atatürk'tür. Bu büyük matematik mimarinin temelinde Akl-ı Kemal vardır.

---

52 Celal Bayar'dan nakleden Özdemir, age., s. 83.

53 Falih Rıfkı Atay, **Atatürkçülük Nedir?**, 3. bas., İstanbul, 2006, s. 76.

54 Celal Bayar, **Atatürk'ün Metodolojisi ve Günümüz**, İstanbul, 1978, s. 22,23; Özdemir, age., s. 84.

> *"Dünyada hiçbir milletin kadını, 'Ben Anadolu kadınından daha fazla çalıştım. Milletimi kurtuluşa ve zafere götürmekte Anadolu kadını kadar gayret gösterdim' diyemez."*
>
> Atatürk, 21 Mart 1923

Kurtuluş mucizesini anlamak için dünyada Türkiye'den başka hiçbir ülkede, hiçbir dönemde herhangi bir karşılığı olmayan "kağnı komutanlığı" kavramını bilmek gerekir. Evet! Kağnı komutanlığı kavramı dünyada sadece Türkiye'ye, Türk Kurtuluş Savaşı'na özgü bir kavramdır.[55]

Kağnıların ve kağnı komutanlarının ne iş yaptıklarını anlatmadan önce Kurtuluş Savaşı yıllarındaki kötü koşullardan ve o kötü koşullara meydan okuyanlardan söz edelim kısaca:

"*Anadolu İngilizlerin kışkırtmasıyla Yunanlıların işgali altında. Üstelik uluslararası kurallara aykırı olarak, kadınların, kızların ırzlarına geçiliyor, her yer yağmalanıyor, yakılıyor, yıkılıyor, camilerde ezanlar okunamıyor... Savaşacak silah ve cephane yok, giyecek yok, para da yok... Demiryolları işgal altında, karayolu da yok.*

Türk milleti bu koşullarda mucize yarattı. Silah yaptı, cephane üretti, işgal edilmiş İstanbul'daki silah depolarını soydu, subayları Anadolu'ya kaçırdı. Tüm bunları da İstanbul-Trabzon-Batum-Novarisisk-İnebolu iskeleleri arasında yaptı. Ölümden korkmayan, ölümü yenenlerle, Bahriyeliler ile Anadolulu, Kastamonulu ve İnebolulu Türk kadınlarıyla başardı.

Asıl, mücahit Türk kadınlarının inanılmaz azim ve kararlılıkları bu memleketi kurtardı. Kar kış demediler, kağnılarının arkasından gittiler. Dondular, yollarda öldüler ama yorganlarıyla, kazaklarıyla mermileri sardılar... Çocukları öksüz kaldı, yetim kaldı ama bu memleket kurtuldu; bu vatan kurtuldu."[56]

---

55 **Kağnı:** Tahtadan yapılmış, iki tekerlekli, öküzlerin çektiği en ilkel kara taşıtı.
56 Mütercimler, age., s. XIV.

O yokluk günlerini Şevket Süreyya Aydemir "*Tek Adam*" adlı kitabında şöyle anlatmıştır:

"*Ülkede yol yoktu. Demiryolu Ankara'da bitiyordu. Onun da ancak Eskişehir doğusunda küçük bir parçası elde bulunuyordu. Eskişehir-Pozantı arasında kalan başka bir parça demiryolununsa pek askeri değeri yoktu. Ulusal yönetim altındaki bütün topraklarda tek bir fabrika yoktu. Doğu cephesinden Batı cephesine, iyi kötü gönderilecek bir cephane sandığının istenen yere varabilmesi için, kuş uçuşu en az 1200 kilometrelik yol aşması gerekliydi, ama insanlar kuş değildi ki! İnebolu'dan Ankara'ya ancak bir haftada varılabiliyordu. Ama bu yoldan Ankara'ya gelip dönecek araç bir kağnıysa, onu sürenlerin ortalama bir aylık yolu göze almaları gerekiyordu. Oysa nihayet birkaç yüz kilo yük alacak bir kağnının hayvanlarıyla onu sürenlerin, bu yol için neredeyse bir kağnı yükü yiyeceğe, yeme ihtiyaçları vardır. Halbuki Anadolu neredeyse açtı.*"[57]

Tekalif-i Milliye Emirleri doğrultusunda halktan alınan mallarla ilçelerdeki Tekalif-i Milliye Komisyonlarında büyük mal stokları birikmiştir. Başkomutan Atatürk'ün emirlerine göre hareket edilmiş; yiyecek ve giyecekler Sakarya boylarındaki birliklere, öteki araç gereçler Ankara'ya gönderilmiştir. Bu ulaşım at ve öküz arabaları, kağnılar, at, katır, eşek ve develerden oluşan ulaşım kollarıyla sağlanmıştır.

Ulaşım kollarının sürücüleri kadın, çocuk ve yaşlı erkeklerden oluşmuştur. Gücünden yararlanılabilecek bütün erkekler silah altına alındığından cephe gerisindeki hizmetler kadın, çocuk ve yaşlı erkeklerce yürütülmüştür.

Beş numaralı Tekalif-i Milliye emrine göre elinde arabası bulunanlar orduya verilen malları ücretsiz olarak 100 kilometre taşıyacaklardır. Ancak hayvan gücüne dayalı bu ulaşımın hızı saatte 5 kilometre kadardır. Bozuk yollardaki sorunlar, duraklamalar, ağustos sıcakları, yemek molaları ve hayvanların dinlendirilmeleri gibi zorunluluklar hızı daha da azaltmıştır.[58]

---

57 Şevket Süreyya Aydemir, Tek Adam, C 2, 26. bas., İstanbul, 2009, s. 463.
58 Alptekin Müderrisoğlu, Sakarya, C 2, İstanbul, 1982, s. 51.

Sakarya Savaşı öncesinde Sakarya boylarında tarihin en önemli savunmalarından birini yapacak olan savaşçıların ve hayvanlarının beslenmelerini kesintisiz bir şekilde sağlamak gerekmiştir. Bu amaçla Sivas-Kayseri bölgesinde 100.000 insan ve 50.000 hayvan için altı aylık yiyecek maddesi depolanması kararlaştırılmıştır. Dört numaralı Tekalif-i Milliye emri gereği toplanan yiyecek maddeleri bir taraftan Ankara, Polatlı ve Haymana'ya gönderilirken diğer taraftan bu depolara yığılmıştır. Ancak kısa süre içinde bu kadar çok insana ve hayvana yetecek yiyecek bulmak nerdeyse imkânsızdır.

Cepheye cephane yetiştirmek kadar, hatta ondan çok daha önemli iş cepheye ekmek yetiştirmektir. Kütahya-Eskişehir Savaşlarında ve sonrasındaki geri çekilişte bazı birlikler günlerce yalnız ekmekle beslenmiştir. Fakir Anadolu çocuklarından oluşan askerlerin normal yaşamındaki temel besin maddesi de ekmekti zaten. Ekmekle birlikte biraz kuru soğan, birkaç zeytin, azıcık bir et parçası ve bir parça peynir zengin bir sofra sayılırdı. Sakarya boylarındaki birliklere yakın Yahşihan (Kırıkkale), Keskin ve Köprüköy'de 60.000 ekmek yapacak fırınlar kurulmuştur. Ayrıca, Haymana ve Bala'da beşer günlük peksimet, bulgur, kuru fasulye ve nohut depolanmıştır.

Ancak bu da yeterli değildir. O günlerde Milli Savunma Bakanlığı'nın en öncelikli konularından biri yiyecek maddelerinin çok hızlı bir şekilde cepheye ulaştırılması sorunudur. Batı Cephesi Komutanlığı'nın günlük gereksinimleri Polatlı'ya kadar getirilmiş, birlikler buradan kendi araçlarıyla ihtiyaçları kadarını almıştır. Asıl sorun yiyecek maddelerinin Polatlı'ya kadar getirilmesidir.

Sakarya'daki Batı Cephesi Komutanlığı'nın savaş gücü, 100.000 insan, 50.000 hayvandan oluşmaktadır. Buna göre bir insana 750 gramdan, cephenin bir günlük insan yiyeceği 75 tondur. Bir hayvana 4 kilodan, cephenin bir günlük hayvan yemi ise 200 tondur. Yani her gün için 275 ton yiyecek ve yemin cephe yakınlarına taşınması gerekmiştir. Bunun için de en az 700-800

at arabası ve kağnı, her gün cephe ile cephe gerisi arasında, onlarca sefer yapmak zorunda kalmıştır.

Çarpışmalar başladıktan sonra günde 324 ton cephanenin cephede bulunması gerekmiştir. Her gün 800-900 at arabası ve kağnı cepheye cephane taşımıştır. Bütün bu taşıma işi, beş ve on numaralı Tekalif-i Milliye Emirlerince halktan alınan taşıtlarla gerçekleştirilmiştir. "Eli silah tutan Anadolu erkeği cephede düşmana kurşun sıkarken, onun karnını doyurmak, tüfeğini mermisiz bırakmamak Anadolu'nun çileli kadınlarına, genç kızlarına, ihtiyar erkeklerine düşecekti. Çocuklara gelince onlar yıllardır oyun oynamayı, çocukluklarını unutmuşlardı. Ya analarıyla kağnıların, at arabalarının yanında yürüyecek ya da küçük kardeşlerini doyuracak, yatıracak, onlara analık yapacaklardı."[59]

Batı Cephesi'nin silah ve cephane ihtiyacının bir kısmı İstanbul'dan gemilerle ve kayıklarla, bir kısmı develerle, bir kısmı Diyarbakır ve Sivas'tan kağnılarla getirilmiştir. Bu zor nakliyat işi günlerce, haftalarca, aylarca devam etmiştir. Eskişehir'e ve Ankara'ya getirilen silah ve cephane İmalat-ı Harbiye atölyelerinde gözden geçirilip tamir edilerek Batı Cephesi'ne sevk edilmiştir. Bu sevkiyat işinde Anadolu'nun fedakâr kadınları görev almıştır. Özellikle İnebolu yoluyla gelen silah ve cephaneyi cepheye yetiştirme işi daha çok köylü kadınlarca yapılmıştır.[60]

Amerikalı yazar Ann Bridge, İnebolu-Ankara arasındaki silah ve cephane taşıma çalışmalarından şöyle söz etmiştir:

"*... Sonsuz bir insan seli birbirinden bir buçuk metre aralıklarla ve tek sıra halinde akıyordu. İnsanlar, taşıdıkları tüfek demetleri, cephane kutuları ve top mermilerinin ağırlığı altında öne doğru eğilmişlerdi. Daha şaşırtıcı olanı, bu insanların dörtte üçünden fazlasının kadın olmasıydı. Pembe eteklikli bölgesel giysiler ve parlak çiçekli kiraz renkli şalvarlar giyen kadınların bazıları sırtlarına sarılı yükle beraber, kucaklarında emzikli bebeklerini taşıyorlar, bazılarının arkasında ise kaygan çamurda kısa*

---

59 age., s. 82,83.
60 M. Arif, **Anadolu İhtilali,** Yeni İstanbul Yayını, ty, s. 49.

adımlarla yürüyen iki ve üç küçük çocuk bulunuyordu. Böylece bir gece önce İstanbul'dan kaçak olarak gemi ile gelen askeri malzeme Küre Dağları'nı aşıyordu. Düzenli, kesintisiz ve yavaş bir şekilde yukarılara, daha yukarılara tırmanılıyordu. Arada sırada birinin sıradan ayrılan bir çocuğa bağırdığı duyulmakla beraber, genellikle sessizlik içinde dik tırmanış ve ağır yük nedeniyle derin solumalarla yürüyorlardı. Yol gerçekten çok dikti ve biraz sonra hepsi sulu karla şekillenecekler, sonra ayak değmemiş karlı yamaçlardan daha yükseklere tırmanacaklardı... Henüz hiçbir heykeltıraşın taş üzerine şekillendiremediği ağır yük taşıyan kadınlar ile analarının yanında otlayan buzağılar gibi onların yanında yürüyen çocuklara ait heykelleşmiş görüntüler, karlar altında ve dondurucu soğukta yorgun argın yol alacaklardı."[61]

Kurtuluş Savaşı'nı Anadolu'dan izleyen gazetecilerden biri olan Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "*Vatan Yolunda*" adlı anı kitabında, o kara günlerde İnebolu'dan silah, cephane ve erzak kaçırılmasına tanıklık eden bir İnebolulu vatandaşın (bir öğrencinin) anlattıklarına yer vermiştir. Bu anlatı, o günlerde bir gazetede "*Kahraman İnebolu*" adıyla yayımlanmıştır:

"*9 Haziran 1921 gününü, bugün gibi bütün tazeliği ve canlılığıyla hatırlıyorum. Henüz dokuz yaşında bir çocuktum. Anadolu'nun kalbine, Ankara'ya ulaşan yol İnebolu'dan geçmekteydi. Karadeniz'in sert rüzgârlarına göğüs geren bu küçük liman kasabasını bütün heybetiyle düşmana gülen ve sanki o anda, o karanlık günlerde kendisine düşen vazifeyi idrak eden hali vardı. (...) Çoluğu, çocuğu, ninesi ve dedesiyle herkesin gözü ufuklarda. Herkes sahil ve plajlara dökülmüş. Ara sıra hocamız sınıfın penceresinden Kerempe burnuna doğru ta uzakları gözlüyor. Herkesin bir tek düşüncesi var. Hepimiz, sonsuz ufuklardan bir gemi bekliyoruz. Biraz sonra hocamız büyük bir heyecanla, 'Çocuklar vapur göründü, haydi yar başına,' diyor. Evet, biraz sonra gemi sahile yaklaşacaktı. Hepimiz o dik bayır-*

61 Yavi, age., s. 203.

dan, yamaçlardan birer bayram çocuğu sevinciyle sahile koşarak Anadolu'da çarpışan kahraman Mehmetçiklerimize ulaştırılacak cephaneyi tahliye etmek üzere yarı belimize kadar sular içerisinde hasretle bekliyoruz.

Gemi sahilden bir mil uzaktadır. Gözlerini budaktan esirgemeyen sert bakışlı, yağız yüzlü, cesur, vefakar İnebolu kayıkçısının gür sesi erkekçe gürlüyor: 'Kürek başına!' Bir anda denize açılan yüzlerce kayık korkunç dalgalar arasındadır. Bin bir güçlüklerle kayıklara boşaltılan ağır ***cephane sandıkları****, günlerce açlık ve uykusuzlukla mücadele eden kahramanların omuzlarına yüklenecek, oradan soluk benizli, yalınayak on yaşına bile basmamış kız ve erkek köylü çocuklarının sürdüğü cefakâr ve mecalsiz öküzlerin çektiği kağnı arabalarına yüklenecektir. Dumanlı dağ başlarında yabani meyve ve otlarla beslenen bu kahraman Türk çocukları cephaneyi Ankara'ya, ölmez ve kahraman Mustafa Kemal'in tunç ordusuna teslim edecektir. Şimdi gözlerimizi sahile çevirelim. Bakınız, 5-6 yaşındaki çocuklar, analar, babalar, tertemiz beyaz sakallı dedeler, memleket aşkıyla parlayan bakışlarla sahildeki kayalıklara doğru yürüyor. Bir cephane sandığını veya bir gülleyi omuzlayarak dik merdivenlere doğru ilerliyor. Bir çelimsiz yavru sandala doğru yürüdü. Fersiz gözlerini iri yapılı kayıkçıya çevirdi: 'Koy amca sırtıma!'dedi. Bu ağır bir mermi idi. Kayıkçı, 'Yavrum, sen bunu taşıyamazsın, bırak!' dedi. O çocuk sanki gururu ve onuru kırılmış kendisinden beklenmeyen haşin bir sesle bağırdı: 'Koy omzuma! Sen karışma! Bu sekizinci seferim!'*

Sahilden kasaba içine çıkan dik merdivenlere bakınız; yetmiş yaşında ak sakallı vakur bir ihtiyar köylü ağır bir cephane sandığını omuzlamış merdivenleri yirmilik bir delikanlı çevikliğiyle ikişer ikişer atlamaktadır. O sırada bu şanlı levhayı gözyaşlarıyla seyretmekte olan Muhittin Paşa (Kastamonu Valisi) ihtiyara doğru yürüdü. 'Müsaade et babacığım, sana yardım edeyim ve o temiz alnından bir kere öpeyim. İhtiyarın cevabı şu oldu. 'Bana yardımı bırak. Düşman gemileri geliyor. Git bir sandık cephane de sen omuzla.'

Evet biraz sonra düşman gemileri ufukta görünecek, sonra

sahile yaklaşacak ve İnebolu'nun cephaneyi teslim etmesini isteyecektir. Nitekim öyle oldu. 9 Haziran 1921 Perşembe günü mübarek bayram günüdür. Düşmanın 'Kılkış' muharebe gemisi ile 'Panter' muhribi sahile sokulmuş, mühimmatın bir saat zarfında teslimini istemiş, aksi takdirde bütün İnebolu'nun bombardımanla yok edileceğini bildirmişti. Bu millet insana kolay kolay cephane teslim eder miydi? Her şeyini; malını, mülkünü, kanını, canını verebilirdi ama namus ve şerefini teslim edemezdi. Bir taraftan düşman ayrılırken diğer taraftan tellallar şöyle bağırıyordu: 'Ey ahali, düşman bir saat sonra bizi bombardıman edecek. Son **cephane sandıklarını** *omuzlayın!'*

İnsafsız düşman ağır toplarıyla istiklal ateşi içinde yanan bir küçük kasabayı bombalarken yer gök inliyordu. Kundaktaki yavrular, hamileler, sedyelerle tepelerin arkasına taşınmıştı. Bunlar hâlâ büyük bir gürültüyle havada vızlayan mermi seslerini vakurlu bir edayla dinliyor ve sanki şöyle söylüyorlardı: 'Cephanemizi taşıdık. Artık ölsek de ne umurumuz'. İşte beş bin nüfuslu kahraman İnebolu, çoluğu çocuğu, ihtiyarı, genci ile 9 Haziran 1921 günü mübarek bayramını böyle kutlamıştı."[62]

Kurtuluş Savaşı sırasında İstanbul'dan kaçırılan ve Rusya' dan alınan silah ve cephane, Milli Hükümet'in elindeki üç eski gemi Alemdar, Preveze ve Aydın Reis tarafından İnebolu ve Samsun gibi Karadeniz limanlarına boşaltılmış ve buradan cepheye gönderilmiştir. Bu sevkiyat işini daha çok İnebolu, Kastamonu ve Çankırı yöresi kadınları gerçekleştirmiştir.

Özellikle Büyük Taarruz'dan önce Batı Cephesi'ne cephane taşıma işi belli kurallara bağlanmıştır. Silah ve cephane sevkiyatı için "nakliye kolları" oluşturulmuştur. *Akşam* gazetesinin "*Kadınlarımız Nasıl Çalışıyor?*" başlığı ile *Journal d'Orient*'den aktardığı bir haberde nakliye kollarının örgütlenme biçiminden ve nakliye kollarındaki kadınlardan şöyle söz edilmiştir:

"*Anadolu'da nakliye kollarının faaliyetlerini düzenlemek için her noktada kaymakamların başkanlığı altında komisyonlar teşkil*

62 Karaosmanoğlu, age., s. 106-110.

edilmiştir. Bu komisyonlar gönüllü kadınlardan ve askerlik yaşına gelmemiş gençlerden oluşan nakliye kolları kurmaktadır. Son istatistiklere göre bu hizmetlerde yirmi bini kadın olmak üzere otuz beş bin kişi çalışmaktadır. Nakliye teşkilatı şöyle düzenlenmiştir:

Nakliye kolları getirilen eşyayı sahillerden alarak sırtlarında, mühimmatın toplandığı bir merkeze nakletmektedir. Malzeme buradan arabalara yüklenmektedir. Bir kadının taşıdığı ortalama nakliyat 15 kilometre mesafe için 40-69 kilo arasındadır. Nakliyede çalışan kadınlara ücret verilmemekte, fakat yiyecekleri ve giyecekleri askeriyeye ait bulunmaktadır."[63]

Batı Cephesi komutanlarından Ali Fuat Cebesoy anılarında "nakliye kollarını" kağnıların ve kadınların oluşturduğunu şöyle ifade etmiştir:

"Cephane kollarını ahalinin araçları teşkil etmişti. Bunlar esas itibariyle kağnılardır. Kağnıların çoğu köy kadınları on, on beş yaşlarındaki çocuklar tarafından idare ediliyordu. Bu gerçekten asil ve yüce bir manzara idi. Uzun yürüyüşlerde gece ayaz, kar ve yağmur altında çile ve acının en fazlasını çekmiş olan bu aziz vatandaşlarımız köylülerdi. Bunların içerisinde şiddetli soğuktan yolda ölenler de olmuştu. Kütahya ve Gediz arasında yapılan yürüyüş ve hareketlerde kıtalarımızın ve muharebenin hayat kaynağı olan erzak ve cephaneyi hep bu aziz vatandaşlarımız taşımışlardı. Bütün çile ve acılara rağmen yüzlerinde bir ekşitme ve gam görülmemişti. Hiç unutmam yine böyle bir yürüyüş sırasında idi, dondurucu bir soğuk vardı. Kağnısının başında duran ihtiyar bir nineye yaklaşmış ve sormuştum:

'Nine üşümüyor musun?'

Şu cevabı vermişti:

'Hayır, oğul üşümüyorum. Düşman topraklarımıza bastığı günden beri içim yanıyor!'

Bu kahraman Türk anasının elini öperken göz pınarlarımda yaşlar tanelenmişti."[64]

---

63 **Akşam** gazetesi, S., 1.341, 16.6.1922, s. 1'den nakleden Zeki Sarıhan, **Kurtuluş Savaşı Kadınları**, 2. bas., Ankara, 2006, s. 242-243.
64 Ali Fuat Cebesoy, **Milli Mücadele Hatıraları**, İstanbul, 1953, s. 503.

Cephe gerisinden cepheye yiyecek, giyecek, malzeme, silah ve cephane taşıma işinde görev alan kadınlara, çocuklara ve yaşlılara yol gösterecek kişiler vardı. İşte bunlara "kağnı komutanı" denilmişti.

Kurtuluş Savaşı'nın kağnı komutanlarından biri de Enver Behnan Şapolyo idi. Şapolyo yıllar sonra bu önemli görevini şöyle anlatmıştır:

"*Milli Mücadele'nin ilk günlerinde bana milli bir görev verilmişti. O da kağnı komutanlığıydı. O acı ve yoksul günlerde ordumuzun geri hizmetleri üç türlü araçla sağlanmaktaydı. (Bunlar) deve kolları, katır kolları ve kağnı kollarıydı. Çünkü o zamanlar ordumuzun elinde hiçbir motorize kuvvet yoktu. İnönü cephesinde silah ve yiyecek bu taşıma kollarıyla sağlanmaktaydı. Deve kolları pek süslüydü. Develerin hörgüçlerinden boyunlarına kadar renkli püsküller ve aynalar sarkmaktaydı. Her devenin hörgücünün üzerine de üç tane cephane sandığı yerleştiriliyordu. Deve kolları böylece bir dizi oluşturarak ağır ağır İnebolu'dan Eskişehir yolunu tutmaktaydı. Katır kolları da pek ilginçti. Katırların boyunlarındaki iri tunç çanlar, bu gürültü içinde katırlar da yola düzülürler, onlar da cephane taşırlardı. Benim kolum kağnı kollarıydı. Kağnılar vilayet vilayet olarak nöbete gelirler ve görevlerini tamamladıktan sonra yurtlarına dönerlerdi. Kağnılar iki tekerlekli basit şekilde yapılmış birer yük arabasıydı. Bunları öküzler ve mandalar çekerlerdi. Kağnıların hep birden çıkardıkları inilti ta uzak yerlerden işitilirdi. Bana her seferinde kırk kağnı verilirdi. Kağnıcıların çoğu kadın olurdu. Çünkü delikanlılar cephedeydiler. Bir seferinde benim kağnıcılarımın otuzu kadın, sekizi çocuk, ikisi de altmış yaşından yukarı ak sakallı ihtiyarlardan oluşmuştu. Bize muhafız olarak da silahlı koruma bölüğü erlerinden bir milis er verilirdi. Bunlar hapishanelerden çıkarılıp vatan hizmetine verilmiş mahpuslardı.*"[65]

Cephane ve yiyecek taşıyan kağnıların gerçek komutanları kadınlardı kuşkusuz. Fedakâr, vatansever, kahraman Türk kadınları...

---

65 Enver Behnan Şapolyo, "*Atatürk ve Üç Kılıç*", **Türk Kültürü** dergisi, Kasım 1965, S.37, s. 84.



Cepheye cephane taşıyan bir kağnı kolu ve kağnı komutanları

Tekalifi Milliye Komisyonlarında görev alan bir görgü tanığı, Cevdet Kerim İncedayı anılarında, gönüllü olarak kağnı kullanmaya gelen kahraman kadınlarımızdan şöyle söz etmiştir:

"*Bize ayrılan mıntıkada 300 kağnı arabası saptadık. Bunları muharebe sırasında hemen düzenleyebilmek için bir deneme çağrısı yaptık. Bildirimizden 24 saat sonra 250 araba gelmiş bulunuyordu. Bazıları, öküzleri olmadığından arabalarına ineklerini koşmuşlardı. Arabaları getirenlerin bir kısmı çocuk ve yaşlılar, çoğu da kadınlardı. Tümen komutanı düzlükte sıralanan bu insanları denetlerken uzun övendireleriyle sevgili hayvanlarının başlarında dizilen kadınlara, erkeklerinin niçin gelmediklerini sordu. Bu güç işte çok yorulacaklarını, hatta dayanamayacaklarını söyledi. Kadınların verdiği yanıt şuydu:*

'Erkeklerimiz hizmettedir (askerdir). Emrinize biz geldik. Böyle bir günde bize bu kadarcık iş düşmesin mi?'

Sırtında cepheye cephane taşıyan Türk kadınları



Sırtında çocuğu kağnıyla cepheye cephane taşıyan Türk kadını

Oysa bunların çoğu, yıkılıp yakılmış köylerinde çocuklarını komşularına teslim etmişlerdi. Nitekim muharebe başlayınca bunlar, uzun günler gene bizimle geldiler. İçlerinde yollarda doğuranlar oldu. Cephede bu çabalar sürerken gerilerde İnebolu-Ankara yollarında da bu halk sırtlarında cephane taşıyordu."[66]

İşgale ve kurtuluşa hem gazeteci hem de yargıç olarak tanıklık eden Mustafa Necati, Kastamonu İstiklal Mahkemesi başkanıyken cephelere kağnılarla silah ve cephane taşınmasını gözlemlemiş ve bu gözlemlerini gazetelerde anlatmıştır. İşte Mustafa Necati'nin o gözlemlerden çok kısa bir bölüm:

"*Efendiler! İnebolu'dan gelecek tek bir sandığı, hatta bir tek kurşunu bütün millet, bütün vatan, bütün varlığımız dakika dakika gözlüyordu. Düşman torpidolarının amansız takibine, bombardımana, kudurmuş denizlerin dağlar gibi dalgalarına, bora ve fırtınalarına ve cehennemin derlenmiş, toplanmış bütün uğursuzluklarına ve bütün maddi engellere rağmen bu cephanelerin, bu kurşunların, seksenlik ihtiyarla, sabi yavrular, kucağındaki üç günlük yavrusu ile asil Türk anaları tarafından kafile kafile, koşa koşa, uça uça geçtiklerini hatırlamıyor musunuz?*"[67]

Mustafa Necati, Ilgaz'dan Kastamonu'ya gelirken yollarda kağnılarıyla erzak ve cephane taşıyan fedakâr ve kahraman Türk analarına, özverili Türk kadınlarına rastlamıştır. Mustafa Necati, o karşılaşma anlarında gördüklerini ve hissettiklerini gazetelere şöyle anlatmıştır:

"*Baştan başa fazilet yatağı olan Anadolu'nun bu temiz kalpli evlatlarını yetiştiren annelerinin, kağnı arabalarının kenarlarında günlerce yürüyerek, elindeki uzun sopayla öküzlerini dürterek cepheye doğru sürekli gittiklerini görmekle bu milletin nasıl bir ruhu olduğunu anlarsınız. Yetmiş yaşındaki ninelerden, dul kalmış yirmi beşlik tazelere varıncaya kadar, cepheye erzak, cephane taşı-*

---

66 Cevdet Kerim İncedayı, **İstiklal Harbimiz**, s. 177'den naklen Özdemir, **age.**, s. 7, 8; Aydemir, **age.**, C 2, s. 466.

67 **Açıksöz** gazetesi, 5 Temmuz 1928, Tülay Alim Baran, **Mustafa Necati'nin Söyledikleri**, (yayımlanmak üzere olan dosya), 2005'ten nakleden Mütercimler, **age.**, s. 108, 109.

yan hep bu anneler, anne namzetleri olmuştur. Birçoklarıyla görüşmek fırsatı bulduğum bu annelerin, bir kısmı şehit olanların eşleri, şehit anneleri, bir kısmı da cephede çatışan askerlerin valideleri, kız kardeşleri, eşleridir. Arkalarında yavrularını taşıyanlara her zaman rastlarsınız. İlk sordukları şey askerdeki yavrucaklarıdır. Cepheyi, muharebenin başlayıp başlamadığını ve Mehmetçikleri sorarlar. (...) Son günlerde yalın ayaklarıyla karları çiğneyerek gidenlere çok rastladım. Çocuğunu askere gönderen, vergilerini her zaman veren bu zavallı anneler, nihayet kağnı arabalarını Tekalif-i Milliye'ye vermişler. Arabaları ile birlikte gittiler ve gidiyorlar. Onların alın terlerinden biriken paralarla yaşayan aydınlar ile bu fedakâr halkın gayret ve hizmetlerini ölçtüğüm zaman utanmamak, kızarmamak elde değil. (...) Çerkeş'in köylerinden, altmış yaşında bir ihtiyar nineyi yetim kalan torunu arkasında gördüm, arabasını sürüyordu. Kar inceden yağıyor, üşümemek için aldığı yorganı omzuna almayarak nem kapmasın diye arabasında yüklü cephanesini örtmüş gidiyordu. 'Nine' dedim. 'Üşümez misin?' Küçümseyen bir bakışla beni süzdü. 'Alışkınız evlat. Biz köylüyüz!' dedi. Arkasında taşıdığı torunun peştamalını düzelterek yürüdü. Hiçbir tarafın uyarısıyla dayatmasıyla yapılmayan bu harekette ne büyüklük ne ulviyet var. Dünya tarihinde bağımsızlık ve hayatı uğrunda bu kadar özveride bulunan bir milletin bulunmadığına Anadolu'yu gördükten sonra yemin etmemek mümkün müdür?"[68]

Kurtuluş Savaşı'nın fedakâr kadınlarını ve Türk kadınının kağnıyla ilişkisini Nazım Hikmet, "*Kadınlar*", Fazıl Hüsnü Dağlarca ise "*Mustafa Kemal'in Kağnısı*" adlı şiirlerinde ölümsüzleştirmiştir.[69]

İşte Kurtuluş Savaşı böyle kazanılmıştır: Çoluk çocuk, yaşlı, genç, kadın, erkek, parasız, yoksul bir ulus olağanüstü bir inanç ve azimle Atatürk'ün etrafında kenetlenerek zafere yürümüştür. Türk ulusu yoklukta birleşmiş, yokluğu biriktirip azı çok etmiş, ruhuyla, gönlüyle Atatürk'ün etrafında birleşip imkânsızı başarmıştır.

---

68 Hâkimiyet-i Milliye gazetesi, 14 Aralık 1921, Baran, age., s. 135-138'den naklen Mütercimler, age., s. 117-119.

69 Bkz. Sarıhan, age., s. 366-369.



Bu kutsal birleşmeyi Şevket Süreyya Aydemir ne de güzel anlatmıştır:

"*Bizim için İstiklal Savaşı şimdi artık bir hatıradır, bir dumanlı anıdır. Gerilere baktığımız zaman dağların, bozkırların üstünde O'nun kızıllıklar içinde ufka yansıyan hayalini görürüz. Ama Gazi bu mücadelesinde yalnız değildi. Binlerce yüz binlerce adsız vardı. Bu adsızlar ya savaşkan birer erdiler, ya muharebelerin mihnetlerine alın terleri ve gözyaşları ile katılmış, yarı aç yarı tok, lime lime kıyafetli analar, gelinler, kızlar, çocuklar ve ihtiyarlardır. Şimdi bunlar O'nun etrafında, O'nun kızıllıklar etrafında hâlâ dağlara, bozkırlara gölgesi vuran siluetinin çevresinde sanki kendilerini göstermek istemeyerek yer alırlar. Hep birbirlerine sokularak, hep birbirlerini kendilerine siper ederek, önlerinde hayal meyal kağnıları, böğürleri birbirlerine geçmiş öküzleri, inekleri ve ellerinde övendireler ile uçsuz bucaksız bir kadınlar, çocuklar ve ihtiyarlar ordusu... İşte asıl Kuvayı Milliye buydu...*"[70]

Gerçek şu ki, Kurtuluş Savaşı padişahın altınlarıyla değil Anadolu insanının kağnılarıyla kazanılmıştır. Atatürk'ün iki dudağı arasından çıkacak her isteği, yerine getirilmesi gereken kutsal

70 Aydemir, age., C 2, s. 466.

bir emir olarak gören fedakâr Anadolu insanı, eli kanlı emperyalizmin son model gemilerine, uçaklarına, toplarına, tüfeklerine, kamyonlarına, tanklarına kağnılarla karşı koymuştur. İnsanlık tarihinde belki de ilk kez, emperyalizmin oyuncağı durumundaki teknoloji, yoksul Anadolu köylüsünün mütevazi ve ilkel kağnılarına boyun eğmek zorunda kalmıştır. Kağnı kamyonu yenmiştir.

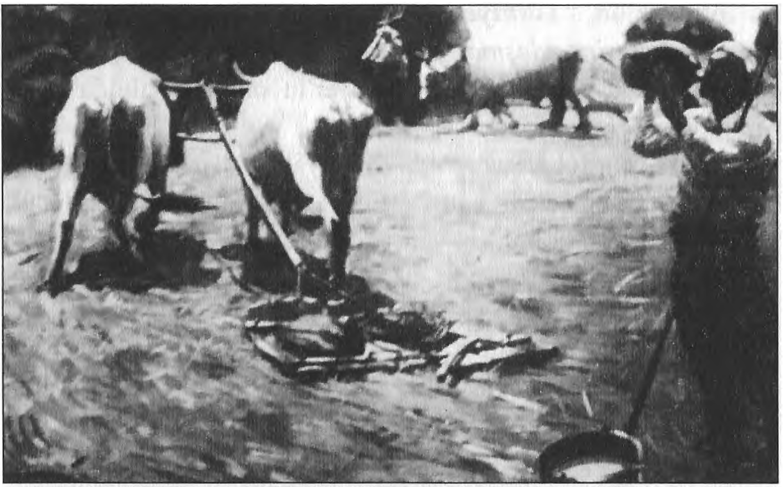
Atatürk, daha 16 Mayıs 1919'da Bandırma vapuruyla İstanbul'dan yola çıktığında kağnının kamyonu yeneceğinden emindir adeta. Atatürk'ü ve yanındakileri Samsun'a götüren Bandırma vapuru Kız Kulesi açıklarını geçip Kavaklar civarına geldiğinde, bir motorla vapura yanaşan İtilaf devletleri subayları vapuru durdurarak güverteye çıkmış, silah ve cephane aramaya başlamıştır. Atatürk arama bitince yanındaki arkadaşlarına dönüp Dolmabahçe önlerindeki işgalci zırhlıları işaret ederek şunları söylemiştir: "***Bu sersem adamlar işte böyle! Yalnız demire, çeliğe ve silah gücüne dayanırlar. Maddeden başka bir şey bilmezler. Bağımsızlık ve özgürlük uğruna savaşa kararlı bir ulusun kudret ve gücünü anlamaktan acizdirler. Biz silah ve cephane değil, ülkü, iman dolu kafa götürüyoruz.***" İşte Türk Kurtuluş Savaşı'nın sırrı Atatürk'ün bu sözlerinde gizlidir. O günlerde vatanı işgal edilen Türk ulusunun elinde ileri teknoloji ürünü hiçbir araç gereç, hiçbir silah yoktur, ama "ülkü ve iman dolu kafalar" vardır. İşte o ülkü ve iman dolu kafalar, kamyonlarla, kamyonetlerle, uçaklarla, çelik zırhlı gemilerle donanmış işgalci ordularını kağnılarla; kadınların, çocukların, yaşlıların sürdüğü, öküzlerin çektiği kağnılarla yenmeyi başarmıştır.

Bu nedenle Atatürk, Cumhuriyet'in simgesel figürleri arasında "kağnı", "saban" ve "öküze" de yer vermiştir.

Nitekim Atatürk Kurtuluş Savaşı yıllarında Ankara'da ikamet ettiği istasyon binasındaki evinin oturma odasının duvarına Namık İsmail Bey'in "*Harman Dövme Sahnesi*" adlı yandaki tablosunu asmıştır.[71]

---

71 Fotoğraf: Clarence K. Streit, **Bilinmeyen Türkler, Mustafa Kemal Paşa, Milliyetçi Ankara ve Anadolu'da Gündelik Hayat, Ocak-Mart-1921**, haz. Heath W. Lowry, çev. M. Alper Öztürk, 2. bas., İstanbul, 2012, s. 111.



Atatürk'ün duvarındaki o tablo

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kağnı, saban ve öküz figürleri zaman zaman ulusal amblem olarak kullanılmıştır. Örneğin Cumhuriyet'in ilk paralarından birinde "öküz" ve "saban", ilk uçaklarından birinde ise "kağnı" amblemi yer almıştır.



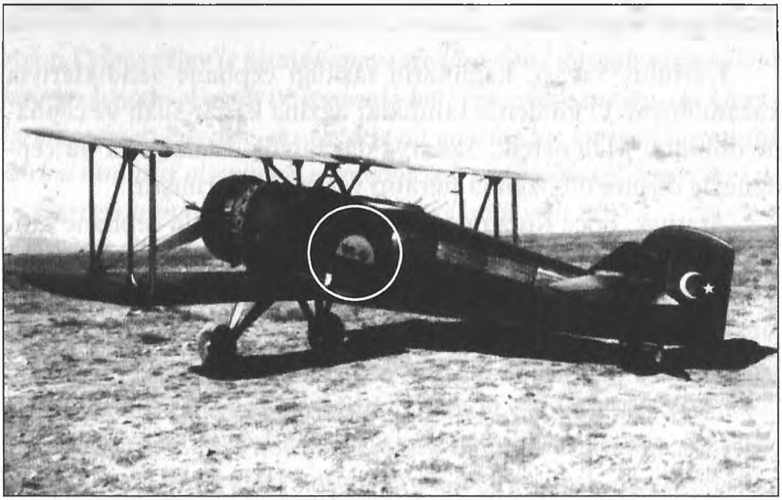
Önyüzünde, öküzlerin çektiği kara sabanıyla çift süren köylü figürü olan 1 lira. (1927-1939 arasında tedavülde kalmıştır)

Atatürk'ün, "***Türkiye Cumhuriyeti muasır (çağdaş) medeniyetler düzeyine ulaşmalı, hatta o düzeyi aşmalıdır,***" hedefi doğrultusunda çalışanlar Cumhuriyet'in onuncu yılında uçak yapmayı başarmıştır.

Dahası, Kurtuluş Savaşı'nda emperyalizm canavarını kağnıyla dize getirenler, bu gerçeği hatırlatmak anlamında Cumhuriyet'in ilk uçaklarından birine amblem olarak "kağnı" figürü koymuşlardır.



Uçak Mühendisi Selahattin Alan ve 1932'de ürettiği kağnı amblemli uçak



1932'de **Selahattin Alan**, kendi yaptığı MMV-I (**Milli Müdafaa Vekaleti**) adlı uçağın gövdesine, bir kağnı figürü koymuş, böylece Türkiye Cumhuriyeti'nin onuncu yılında geldiği noktayı çok çarpıcı ve etkili bir sembolik anlatımla gözler önüne sermiştir.

Neresinden bakılırsa bakılsın bu bir meydan okumadır! Uçak mühendisi Selahattin Alan ve o günleri yaşayanlar, çağdaş Cumhuriyet'in neyle nasıl kurulduğunu asla unutmamışlar ve bu gerçeği gelecek nesillere de hatırlatmak istemişlerdir. Bu nedenle dünyada bir benzerine daha rastlanmayacak bir şekilde kağnı amblemli ilk uçağı üretmişlerdir.

Bir zamanlar kağnı komutanlarından söz eden Türkiye, çok kısa bir zaman sonra uçak pilotlarından, uçak mühendislerinden söz etmeye başlamıştır. Genç Cumhuriyet'in genç uçak mühendislerinden biri, ürettiği bir uçağa dünyada ilk kez bir kağnı amblemi çizerek kağnıyı göklere çıkarıp uçurmayı başarmıştır!

Gerçek şu ki, "Şu Çılgın Türkler" kağnıyı bile uçurmuştur!

Önce kağnıyla kamyonu geçmek, sonra kağnıyı gökyüzüne çıkarmak... İşte Cumhuriyet mucizesi budur.

Cephane Sandıkları

Kurtuluş Savaşı, kağnıların taşıdığı cephane sandıklarıyla kazanılmıştır. O günlerde sandıklar ağzına kadar silah ve cephane doludur. Mehmetçik, Sakarya'da, Büyük Taarruz'da bu cephaneyle düşmanı bozguna uğratıp vatanı kurtarmıştır.

Atatürk, önce Kurtuluş Savaşı'nı kazandığı bu cephane sandıklarıyla sonra uygarlık savaşını kazanmak istemiştir. Bu nedenledir ki Atatürk, Kurtuluş Savaşı yıllarında cephane taşıttığı o sandıklarla, uygarlık savaşı yıllarında kitap taşıtmıştır.

Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu'ya kulak verelim:

"Her İstanbul seyahatinde, hatta bazı diğer seyahatlere de giderken yanımıza mutlaka kitaplarını aldırırdı, ama İstanbul'a gidiş başkaydı. İstanbul'a her gidişte çok fazla kitap alırdık. Şimdi bu arada çok önemli bir özelliğini de anlatmak istiyorum:

*İlk İstanbul seyahatine giderken istediği kitaplar o kadar fazlaydı ki, karton kutular buldurup kütüphaneye getirtmiştim. Tam içine kitapları doldurtmak üzereyken Atatürk kütüphaneye geldi ve ne yaptığımı sordu. 'İstediğiniz kitapları karton kutulara aldırdım, onların içine koydurup özel trene naklettireceğim' deyince, 'Dur bekle biraz' dedi. Kitap adedine şöyle bir baktıktan sonra kütüphaneden çıktı, odasına gitti. Biraz sonra bir baktım iki tane cephane sandığını muhafız alayı erleri getirip kütüphaneye koyuverdiler ve gittiler. Ne olduğunu anlamadım, bakıp dururken Atatürk içeri geldi, benim şaşkın şaşkın baktığımı görünce, '**Ne o Nuri oğlum, şaşırdın değil mi? Şaşırma, şaşırma, savaşta bunlarla cephane taşıdık, sen o zamanlar çocuktun, bilemezsin, bu sandıklar benim için çok önemlidir. Şimdi o savaş bitti, yeni bir savaşımız başlıyor. O da kültür ve sanat savaşımızdır ve okumakla, kitapla olur; işte şimdi cephane taşıdığımız o sandıklara kitaplarımı koy, bu sandıklarla taşınsın, cephanenin yerini artık kitaplar alsın'** dedi.*

Ne şaşırmıştım. Bu ne biçim bir kitap sevgisi, ne ulvi bir düşünceydi. O zaten hiçbirimizin, hiç kimsenin aklına, hayaline dahi gelemeyecek fikirleri üreten bir dahiydi.

Neyse gelen cephane sandıklarını güzelce bir temizledim, içlerine kâğıt koyup, üzerlerine de kitapları özenle yerleştirdim. Tam

işimi bitirmek üzereyken Atatürk yanında, yanlış hatırlamıyorsam, Agop Dilaçar Bey'le kütüphaneye girdiler. Ona da izah edince o da hayran hayran dinledi ve sonunda berberce son sandığın da kitaplarını seçerek koyduk, iki sandığı da güzelce bir kapadıktan sonra derhal muhafız alayından erler çağırttık ve sandıkları doğru Ankara Garı'na trenimize koymak üzere yolladık gitti."[72]

Bizim Kurtuluş Savaşımızla uygarlık savaşımız arasında şaşırtıcı bir devamlılık ve büyülü bir ilişki vardır. Yoksul, parasız bir halkla Kurtuluş Savaşı'nı kazanıp bağımsız bir ülke kuran Atatürk; aynı zamanda eğitimsiz, kültürsüz bu halkla uygarlık savaşını da kazanıp o ülkeyi her yönüyle çağdaşlaştırmıştır. İşte cephane sandıkları bu nedenle çok önemlidir. Atatürk, o gün o kitapları pekâlâ karton kutularla da taşıtabilirdi. Ama o kitapları özellikle, bağımsızlık savaşında silah taşınan o sandıklarla taşıtmak istemiştir. Böylece uygarlık savaşının cephanesinin "kitap" olduğunu en basit şekilde anlatmak istemiştir.

Kitaplarla keskinleşen Akl-ı Kemal, bazen en önemli mesajlarını en basit ve en direkt şekilde vermiştir. Sembolik anlatım onun en önemli yöntemlerinden biridir.

Kutsal Fabrika: İmalat-ı Harbiye

> ***"Demir ve çelik bulmak çok zordu. Köylerden saban demiri, pulluk bıçağı toplanırdı. Onlardan süngü, üzengi, nal, kasatura vs. yapardık."***
>
> İmalat-ı Harbiye İşçilerinden
> Kaptan Bey

Atatürk, Tekalif-i Milliye Emirleriyle, halkın vereceği çarık, çorap, iç çamaşırı, iğne, iplik, çivi, nal, arpa, buğday, hayvan, silah ve cephane ile yoksul ve silahsız Türk ordusunu olabildiğince

72 Mustafa Kemal Ulusu, **Atatürk'ün Yanı Başında, "Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatıraları"**, İstanbul, 2008, s. 55, 56.

güçlendirerek İngiliz destekli, zengin ve tam teçhizatlı Yunan ordusunun karşısına çıkarmayı planlamıştır.

Mondros Ateşkes Antlaşması gereği, düşman Türkiye'deki bütün ağır silahlarla birlikte en az 200.000 piyade silahı ile mekanizmasına ve cephane stoklarına el koymuştur.[73]

Fedakâr Mehmetçik, Sarıkamış'ta, Sina-Filistin'de, Yemen'de ve Çanakkale'de açlığa, susuzluğa, sıcağa ve soğuğa dayanmıştı, bunlara yine dayanırdı. Ama silah ve cephane yokluğuna dayanmak imkânsızdı. 100.000'i aşkın erden oluşan çok iyi silahlanmış Yunan ordusunun karşısına silahsız çıkmak intihardan farksızdı.

Nurettin Peker, "*İstiklal Savaşı*" adlı eserinde, o günlerde silah ve cephane bulunması için yapılan çalışmaları bir görgü tanığı olarak şöyle anlatmıştır:

"*Milli Müdafaa Vekaleti'nin silah, cephane istekleri karşısında her tarafta bir canlılık görünüyordu. Milli cephenin ilk kuruluşunda I. Dünya Savaşı'ndan artan beşli muaddel mavzer tüfekleri, sonradan kurulan birliklerde, milli kuvvetlerde ise anahtarlı mavzer, kasalı mavzer, dokuzlu mavzer, İngiliz kasalı, Rus, Japon, Fransız, Bulgar, Yunan, Gra, Amerikan Vincheister, Martini Hanri, muadel Martin, muadel Rus, Romanya, Şnayder'den başka cinsleri meçhul birçok silahlar vardı. Cephede koleksiyon halindeki bu silahlara göre fişeklerini bulmak, ayırmak, istek yerlerine yerleştirmek o kadar zordu ki ne kadar dikkat edilirse savaş esnasında tüfeğe uymayan fişeklerin çıkması olağan işlerdendi. Cephanesizlik cephedeki Mehmetçikleri çok üzüyordu.*

Sivil halk elinden alınmış olan bu silahlar süngüsüzdü. Hatta bazıları gümüşlü, sedefli, süslü idi. Ama yine süngüsüzdü. Şubelerin ele geçirdikleri, kaçakçılardan satın aldıkları da süngüsüz alınıyor ve gönderiliyordu. Süngü yerine erler ve subaylar, ya evlerinden, köylerinden kamalar, bıçaklar, tabancalar ile geliyorlar, ya da çarşıdan satın alıyorlardı. Çarşı pazarlarda gümüşlü tabanca ve kamalarla gezmek yasak değil hatta bir iftihar ve gurur vesilesi idi. Subayların bellerinde I. Dünya Savaşı'ndan kalma Parabellum, Mavzer, Brovning, Vebley, Şnayder, Manleher, Kundaklı Mavzer

73 Aydemir, age., C 2, s. 411.

gibi otomatik ve Gold, Simth Vesson, Karadağ, hareketli hareketsiz Nagant gibi sergi halinde toplu tabancalar bulunuyordu.

Kurtuluş Savaşı'nda ilk yerli süngüyü Miralay Osman Bey'in tarifi ile Kastamonu Sanat Okulu ve demirci esnafı yapmıştır. Cephelerden gelen haberler acıydı. Süngüsüz tüfekle savaşıldığı, hatta bu tüfeklerin bile nöbetleşe kullanıldığı öğrenilmişti. Bu ihtiyacı karşılamak için pencere demirlerinden yerli süngü yaptırarak acele ileri hatlara gönderen Kastamonu halkıdır. Bu süngüler, uçları sivri, yassı, balçıkları delik, menevişsiz idi.

Kastamonu beldelerinden de gönderilen pencere demirlerinden süngü yapılmıştı. Kentlinin, köylünün tarlalarındaki dikenli, dikensiz tellerini ve telefon tellerini sökerek ordu emrine verdiklerini ve bunun Sakarya Savaşı'ndan sonraya kadar sürüp gittiğini açıklamak Türk tarihine şeref veren bir borçtur. Hatta iline ilçesine o tarihlerde hayvan yolu bile olmayan Abana gibi sahil bir bucağın telefon tellerini sökerek İnönü Savaşları zamanında cepheye ulaştırdığı yazışmalardan anlaşılmıştır.

Cephe genişledikçe ihtiyaç artıyor. Cephelerden kumandanlar gözyaşları ile yazılmış acı telgraflar gönderiyorlar, yalvaran yanık sesli haberler yolluyorlardı. Dönen yaralıların anlattığına göre bazen siperlerin önüne kadar gelen düşman saldırışlarına tüfeğe benzer sopalarla karşı konduğu, dipçikleri ile kullanılan süngüsüz tüfekleri ile nöbet beklemek gerektiği söylendiği zaman kadın erkek halkın gözyaşları dökerek bu darlık ve yokluğu gidermeye çalıştıkları görülüyordu.

Ağır sorumluluklar altında bulunan Milli Müdafaa Vekaleti her çareye başvuruyor, ağaçtan tüfek, taştan fişek arıyor. Ahzi asker şubelerini, valileri sıkıştırıyordu.(...) Milli Müdafaa Vekaleti fişeği ile beraber bir harp silahına 30 lira vermekle silah ticaretini teşvik ediyordu. İstanbul'dan ve Rus limanlarından silah kaçıranlar çoğalmıştı."[74]

I. Dünya Savaşı'ndan kalma farklı silahlar ve bu silahlara uymayan cephane...

74 Nurettin Peker, **İstiklal Savaşı**, s. 207-258'den nakleden Mütercimler, age., s. 112-115.

Süngüsüz tüfekler...

Siperlerde Mehmetçiğin tahta tüfeklerle düşmanı geri püskürtmeye çalışması...

Pencere demirlerinden yapılmış süngüler...

Tarlalardaki dikenli tellerin ve telefon tellerinin sökülüp orduya verilmesi...

Askere silah bulmak için silah ticaretinin bile teşvik edilmesi...

Ve daha fazlası... Ama yetmemiştir.

İmkânsızı başarmak için ne yapıp edip çok daha fazla silah ve cephane bulmak gerekmiştir. Bu amaçla Atatürk hemen çalışmalara başlamıştır. Önce Türkiye'yi destekleyen Rusya'dan, sonra Anadolu'yu boşaltıp çekilmeye karar veren İtalya ve Fransa'dan alınan silah ve cephane ile Türk ordusunu kısmen silahlandırmıştır. Ancak, Türk ulusunun varlık-yokluk kavgası olan Kurtuluş Savaşı'nı kazanmak için bu silah ve cephane de yeterli değildir. Daha çok silaha, daha çok cephaneye ihtiyaç vardır.

Bir taraftan İstanbul'daki yurtseverler, işgal kuvvetlerinin kontrolündeki silah ve cephane depolarını boşaltıp İnebolu üzerinden Anadolu'ya akıtırken, diğer taraftan Anadolu'da tüfek, fişek, süngü yapmanın yolları araştırılmıştır.

İşte tam da o günlerde, Anadolu'nun ortasında "Ya istiklal ya ölüm" parolasıyla bağımsızlık mücadelesi verenler, Anadolu'nun ortasından yükselen çekiç sesleriyle umutlanmıştır. O çekiç sesleri, Atatürk'ün komutasındaki Türk ordusuna silah ve cephane hazırlayan İmalat-ı Harbiye'den yükselmiştir.

Dışa bağımlı bir yarı sömürge haline gelmiş olan Osmanlı Devleti'nden geriye çok az sayıda fabrika ve imalathane kalmıştır. Bu fabrikaların ve imalathanelerin bir kısmı işgal yıllarının zor koşulları nedeniyle üretimini ya tamamen durdurmuş ya da çok azaltmıştır. Amerikan bezi gibi çeşitli kaba dokumalar üreten diğer bir kısmı ise İstanbul, İzmir, Çukurova, Antep gibi işgal bölgelerinde kalmıştır. Dahası, I. Dünya Savaşı'nın zor koşulları ve Ermeni tehciri gibi nedenlerle Anadolu'da tamirci, sobacı gibi en basit el işçisi bulmak bile çok zorlaşmıştır.[75] Öyle ki, o günlerde nalbant

75 Aydemir, age., C 2, s. 410.

bile yoktur. Bu nedenle Ordu Menzil Müfettişi Kazım (Dirik) Bey Konya'da bir "*Nalbant Okulu*" açmıştır. Orduya gelen erler burada üç aylık bir kurs görerek nalbantlık diplomalarını almıştır. Nalbant Okulu'nun ikinci dönem diploma töreni 14 Nisan 1922'de Atatürk'ün katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Konya Nalbant Okulu öğrencilerinin diplomalarını bizzat Atatürk vermiştir.[76]

İşte o günlerde Ankara'da tren istasyonu yakınında eski bir süvari kışlasının ahırları sabahlara kadar arı gibi çalışan insanlarla dolmuştur. Durup dinlenmeden çekiç sallayan, demirci ocağı önünde sıcak tornada dönen, her an patlamaya hazır top mermisi önünde soğuk terler döken bu insanlar İmalat-ı Harbiye işçileridir. Ustalar ve işçiler, derme çatma el tezgâhlarında kırık ve bozuk silahları onarıp, pencere demirlerinden süngü yapıp, kamaları alınmış toplara çelik vagon dingillerinden kama yapıp cepheye silah ve cephane yetiştirmeye çalışmışlardır.

Kurtuluş Savaşı boyunca İstanbul'daki askeri depolardan ve fabrikalardan Karakol Cemiyeti, M.M. Grubu, Felâh ve Yavuz teşkilatları gibi gizli örgütler tarafından her türlü malzeme, silah, mühimmat Ankara'ya kaçırılmıştır.[77] İmalat-ı Harbiye işçilerinin ve ustalarının önemli bir kısmı da Ankara'ya gelerek silah tamirine ve üretimine başlamışlardır.[78] Bu işçiler ve ustalar beraberlerinde Zeytinburnu'ndan, Tophane'den, Bakırköy'den tezgâhlar, her çeşit mühimmat, silah ve cephane getirmiştir.[79]

---

76 K. Doğan Dirik, **Vali Paşa Kazım Dirik, "Bandırma Vapuru'ndan Halkın Kalbine"**, İstanbul, 2008, s. 152,153. Bu kitapta Atatürk'ün Konya Nalbant Okulu öğrencilerine diplomalarını verirken çekilmiş bir fotoğrafı ilk kez yayınlanmıştır. Bkz, Dirik, age., s. 146.

77 Hüseyin Dağtekin, "*İstiklal Savaşı'nda Anadolu'ya Kaçırılan Mühimmat ve Askeri Eşya Hakkında Tanzim Edilmiş Vesikalar,*" **Tarih Vesikaları Dergisi**, S. 1/16, İstanbul, 1955, s. 9-15.

78 İmalat-ı Harbiye'nin merkezi İstanbul'dur. Her türlü savaş araç gerecini, silah ve cephaneyi dışarıdan sağlayan Osmanlı Devleti son dönemlerinde İstanbul'da küçük çaplı birkaç silah fabrikası kurmuştur. Bu fabrikalarda İmalat-ı Harbiye Mektebi mezunları çalışmıştır. Bu fabrikalarda çalışan usta ve işçiler "İmalat-ı Harbiye" diye adlandırılan, kendine özgü gelenekleri ve eğitimi olan bir ocağı oluşturmuştur. Bu ocakta asker ve siviller bir arada çalışmış, bilgi, tecrübe ve ustalık her rütbeden önce gelmiştir. (Müderrisoğlu, **Sakarya,** C 2, s. 78.)

79 Turan Tanyer, "*Tophane-i Amire'den Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na*", **Makine Kimya Dergisi**, S. 100, Ankara, 1995, s. 51.

Aslında İmalat-ı Harbiye'nin Anadolu'daki ilk merkezi Eskişehir'dir. Eskişehir'deki İmalat-ı Harbiye'de namlu çapları ve modelleri değişik toplara kamalar yapılmıştır. 7.5'lik sahra, 7.5'lik Krupp dağ, 7.7'lik Erhard dağ toplarının kamaları burada yapılmıştır. Yunanlıların Eskişehir'e doğru hareket etmeleri üzerine İmalat-ı Harbiyeciler toplayabildikleri araç gereçlerle Ankara'ya geçmişlerdir. Onlara Ankara'da eski bir süvari kışlası verilmiştir.[80] İşçiler önce kışla ahırlarının gübrelerini temizleyerek işe başlamışlardır. Sonra yeri düzelterek birkaç baraka kurmuşlar, daha sonra da top, kama yapım ve onarım bölümü, tüfek onarım ve kılıç yapım bölümlerini açmışlardır. Yirmi beş yaşındaki bir genç mühendis olan Vasfi Bey imalathanenin başına geçmiştir.[81]



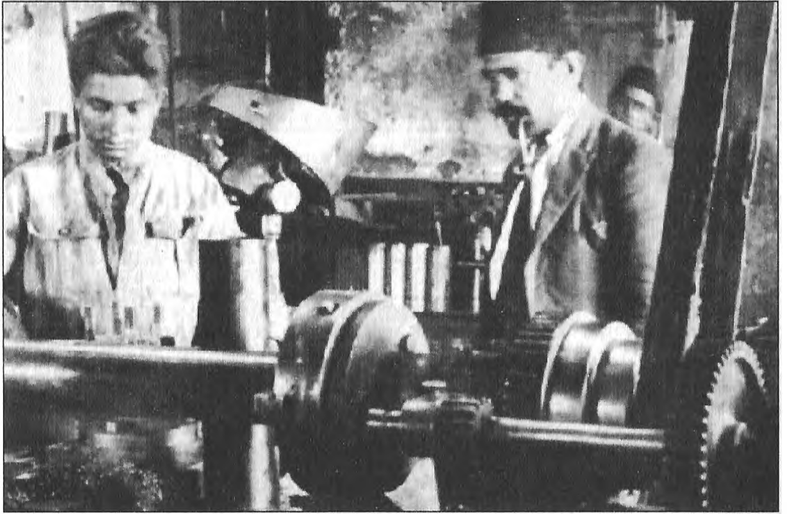
İmalat-ı Harbiye'de birlikte çalışan kadın-erkek işçiler

80 Tamirhane 1922 ve 1923 yıllarında seri ateşli kundak fabrikasından ve Tophane'den nakledilen tezgâhlarla genişletilmiştir. 1937'de top montaj kısmına, 1934'de demirhaneye eklemeler yapılmıştır. 1940 yılında tanksavar topu üretimi de gerçekleştirilmiştir. Tophane'deki tuğla tezgâhlarının da savaş sonrası Ankara'ya getirilmesiyle, tüfek ve makineli tüfek onarımına da devam edilmiştir. Aynı bölgede yer alan Marangoz Fabrikası ve 1923 yılında kurulmasına başlanan Fişek Fabrikası da zamanla **İmalat-ı Harbiye-i Umumiye Müdürlüğü** bünyesinde yer almıştır. Daha sonra **Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü** olarak görev yapan teşkilat, 1950 yılında **Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu** olarak bugünlere gelmiştir.

81 Müderrisoğlu, age., s. 78, 79.

İmalat-ı Harbiye bir aile ortaklığı gibi çalışmıştır. Ankara kalesinin dibinde ancak birkaç işçi ailesi küçük birer ev kiralayabilmiştir.

Burada dünya savaş tarihinde görülmemiş biçimde yokluk ve imkânsızlıklar içinde silah ve cephane yapımı ve silah tamiri gerçekleştirilmiştir. Eski Martin tüfeklerinin namluları, eskimiş, yıpranmış ve bozulmuş makineli tüfek namlularının yerine uydurulmuştur. Eldeki büyük çaplı top mermileri, içindeki barut alınmadan tornalara bağlanarak çapları yontulup daha küçük çaplı toplara uygun hale getirilmiştir. En küçük bir dikkatsizliğin bütün bir imalathanenin havaya uçmasına, herkesin ölmesine neden olacağını düşünmeden bu zor iş başarıyla tamamlanmıştır. Tüfeklerin dipçikleri, nişan düzeni onarılmış, şişmiş süngü kolları tornadan geçirilmiştir.[82]



İmalat-ı Harbiye'de çalışan işçiler

Yunan ordusunun Ankara'ya doğru ilerlediği günlerde İmalat-ı Harbiyeciler adeta zamana karşı yarışmıştır. İşçiler, Romen tüfeklerinin uzun süngü kollarını Alman tüfeklerine uydurmaya çalışmış-

82 age., s. 79.

tır. Ustalardan biri süngü kolunu kesip kısaltırken, diğeri tornada işleyip düzeltmiş, bir diğeri de yuvasına alıştırmıştır. Geceler gündüzlere karışmış, uykusuzluktan ayakta duramayacak hale gelen işçi hemen oracıkta bir yerlere kıvrılıp yatmış, bu sırada tezgâhın başına bir başka işçi geçmiştir.[83]



İmalat-ı Harbiye'de çalışan işçiler

İmalat-ı Harbiye ustalarından Ahmet Akyol, Kurtuluş Savaşı'nın o yokluk ve yoksulluk günlerinde silah ve cephane yapımı ve onarımı konusunda karşılaşılan zorlukları ve İmalat-ı Harbiye ustalarıyla işçilerinin kahramanlıklarını bir örnek olayla şöyle anlatmıştır:

"*Deniz yoluyla İnebolu'ya oradan da cepheye gelen mermiler 77 milimetrelik, elde bulunan toplar ise 75 milimetrelikti. Genç mühendis Veli Bey, bu mermileri toplara uydurmak için küçük bir torna kurmuştu. Aygıt, demirden yapılmış garip bir oyuncağa benziyordu. Sıra denemeye geldi. Mermi patlarsa tamirhaneye zarar gelmemesi için o torna aletiyle yanına bir mermi alarak binanın yakınında yapılan barakaya geçti. Orda bu*

83 age., s. 80.

iş için gündüzden bir tezgâh hazırlanmıştı. Genç mühendis Veli Bey, o barakaya yanına gelmek isteyenlere izin vermedi. Koca tamirhanede iş durdu, zaman geçmez oldu. Subaylar, ustalar tezgâhlar arasında amaçsız dolaşıp duruyorlardı. Bir süre sonra genç mühendis elindeki mermiyi havada sallayarak tamirhaneye döndü. Ağzı kulaklarındaydı. İlk deneme olduğu için ihtiyatlı davranarak yavaş çalışmış, işi uzatmıştı. Bir çiçek armağan eder gibi hoş bir jestle mermiyi Usta Bey'e (Ahmet Gürsoy Usta) verdi. Tornadan yeni geçmiş mermi pırıl pırıl parlıyordu. Usta Bey mermiyi alıp başına koydu, bir an durakladı. Sonra ani bir kararla mermiyi mengeneye bağladı. Bu ilk merminin gövdesine keski ile İmalat-ı Harbiye tarihine geçecek olan şu ünlü cümleyi kazıdı: 'Venizolos Cenaplarına hediyemizdir.'

Bütün gece çalışarak beş adet torna daha yaptılar. İstenilenden daha çok sayıda mermi 75 milimetrelik toplara uyduruldu."[84]

İmalat-ı Harbiye'nin çalışmalarına tanık olanlardan biri de Sovyet Büyükelçisi S.İ. Aralov'dur. Aralov, anılarında İmalat-ı Harbiye atölyelerinden şöyle söz etmiştir:

"*Çalışan işçi, subay ve erlerin gösterdikleri enerji ve fedakârlıkların hakkını vermek gerekir. Korkunç fedakârlıklarına ve en gerekli şeylerin eksikliğine rağmen bu müesseseler postal, elbise, tüfek, kılıç yapımında orduya elle tutulur bir yardım yapmaktaydılar. İmalatı-ı Harbiye atölyesinde ordu için çok gerekli olan top, tüfek tamir ediyor, süngüleri biliyor, kılıç yapıyordu. Bize, imalatta bir örnek kullanılmak üzere Kazım Karabekir tarafından gönderilen bir Rus kılıcı gösterdiler. Tabii her şey çok ilkel olarak yapılmaktaydı. Otomobil parkında Almanlar tarafından bırakılmış veya atılmış otomobiller duruyordu. Bunların en gerekli bölümlerini alıyorlardı...*

Konya imalathanesi üç katlıydı. Birinci katta dokumacılar, üçüncü katta dokunan kumaşlardan elbise dikenler, ikinci katta kunduracılarla saraçlar bulunuyordu. Bütün işçilerin sayısı 150'yi bulmaktaydı. Gerek imalathane müdürü, gerek işçiler,

---

84 "*Ahmet Akyol Usta'nın Anıları*", MKE Dergisi, 1984/9, Ankara, Ekim 1982, S. 10.

ordu için seve seve her şeyi yapıyorlar, ihtiyaçlarından, başarılarından, çalışmalarından, çabalarından dokunaklı bir dille söz ediyorlardı."[85]

Ankara'daki Demirciler Çarşısı da İmalat-ı Harbiye'yi aratmamıştır. Oradaki demirciler de eski demiryolu raylarından, demir bahçe parmaklıklarından, pencere demirlerinden süngü yapmışlardır. Demirciler çarşısındaki çekiç sesleri her zamankinden daha gür ve daha sık yükselmiştir Ankara Kalesi'ne doğru...Daha düne kadar nal, soba, kapı kilidi, kazma, kürek yapan o nasırlı eller şimdi yalnız süngü yapmaya başlamıştır. Süngünün namluya takılmasını sağlayan yivler büyük bir ustalıkla, makinede açılmışçasına milimetrik incelikle elde açılmıştır. Daha düne kadar sadece maşrapa, lamba, semaver yapan tenekeciler, şimdi Mehmetçiği susuz bırakmamak için matara yapmaya başlamışlardır.[86]

1921-1923 yılları arasında İmalat-ı Harbiye'ye bağlı olarak çalışan veya bağımsız hizmet veren diğer kuruluşlar şunlardır:

Ankara Silah Tamirhanesi
Konya Silah Tamirhanesi
Ankara Top Mühimmathanesi
Marangozhane
Eskişehir Silah Tamirhanesi
Kayseri ve Konya Tamirhaneleri
Erzurum İş Ocağı
Keskin Fişek İmalathanesi[87]

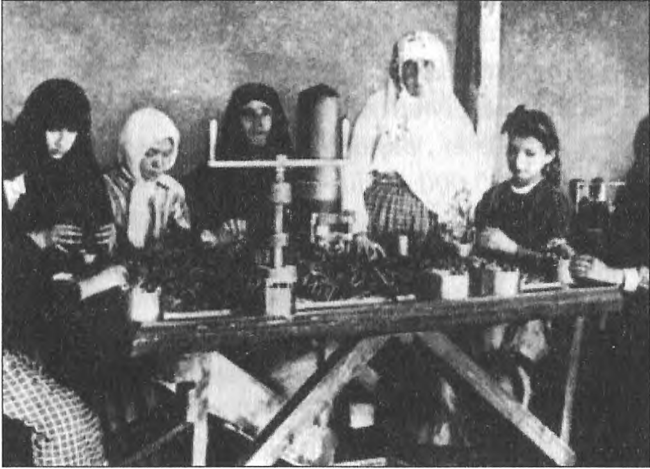
22 Şubat 1922'de Batı Cephesi Menzil Müfettişi Kazım Bey'den yeni bir istek daha gelmiştir. Kazım Bey, "*Özellikle süvari birliklerinin şiddetle kılıca ihtiyacı vardır, fakat ordunun kılıcı kalmadı,*" diyerek acilen kılıç istemiştir.

Konya'daki silah tamirhanesi, kılıç üretmektedir ama çelik kalmadığı için üretim durmuştur. Behiç (Erkin) Bey, düşünmüş ve

85 S.İ Aralov'un anılarından nakleden Yavi, age., s. 201.
86 Müderrisoğlu, age., s. 79.
87 Ayrıntılar için bkz. Abdullah Oğuz, **Kırıkkale'nin Kuruluşunda Silah Sanayi'nin Rolü**, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Cumhuriyet Tarihi Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2006, s. 15-20.

derhal kullanılmayan vagon rayları başta olmak üzere, demiryollarında bulabildiği tüm çeliği Konya silah tamirhanesine vermiştir.[88]

Kurtuluş Savaşı'nın olağanüstü koşullarında kurulan İmalat-ı Harbiye ve diğer silah atölyeleriyle imalathaneleri, daha sonra Anadolu'da kurulacak olan silah fabrikalarının temelini oluşturmuştur.



Cephane hazırlayan Türk kadınları

Kurtuluş Savaşı gerçekten de kolay kazanılmamıştır. Atatürk'ün bir çağrısıyla yoksul ve savaş yorgunu Anadolu insanı bir kere daha varını yoğunu ortaya koymuştur. Çarıktan çoraba, arpadan buğdaya, giyecek ve yiyecek neyi var neyi yoksa orduya vermiştir. Bu yardımları yine kendisi kağnılarla cepheye taşımıştır. İmalat-ı Harbiye işçileri ve ustaları pencere demirlerinden, bahçe parmaklarından süngü, eski çelik vagon dingillerinden top kaması yaparak ordunun silah ve cephane ihtiyacını karşılamaya çalışmıştır. Böylece Anadolu insanı inanç, azim ve çalışma ile her güçlüğün üstesinden gelinip, her düşmanın yenilebileceğini kanıtlamıştır.

---

88 Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, s. 116'dan nakleden Yavi, age., s. 181.

Şevket Süreyya Aydemir'in o etkileyici anlatımıyla ifade edecek olursak:

"*Ankara'nın Samanpazarı'nda süngü yapan demircilerden, barakalarda fişek dolduran kadınlardan, sargı bezi, iç çamaşırı, çarık imalathanelerinden de alabildiğine ve hepsi de birbirinden ilgi çekici hikâyeler nakledebiliriz. Hele insan unsuruna gelince, eşekle, kağnıyla, yahut da sırtlarında cephelere cephane taşıyan kadınlardan, dağdaki asker kaçağını cephelerde vatan kahramanı haline getiren teşkilatçı ve sabırlı adsızlara kadar, bütün bu binlerce ve binlerce gayretler, mihnetler ve sonu gelmez alın terleri ile gözyaşlarıdır ki , beş on bin derme çatma Harbi Umumi artığı insandan 200.000 kişilik silahlı, 2982 makineli tüfek ve 442 topluk muzaffer orduya ulaşan çetin ve kanlı yolun kaldırım taşlarını döşemiştir. Şimdi biz geriye baktığımız zaman bu yolun izleri belki pek göze batmaz. Ama bizim bugün bulunduğumuz noktaya Mustafa Kemal'in nesli, işte o taşların her birinde kendi kanlarından, kendi gözyaşlarından ve alın terlerinden bir şeyler bırakmışlar, bir şeyler katmışlardır.*"[89]

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin mantığını anlamak için her şeyden önce **Kutsal Fabrika: İmalat-ı Harbiye'yi** bilmek gerekir. Yunan'ın topuyla tüfeğiyle Ankara'ya doğru ilerlediği Kurtuluş Savaşı'nın o zor ve buhranlı günlerinde, İmalat-ı Harbiyeciler uyumadan, yemeden, içmeden, derme çatma fabrikalarında, ölümü bile göze alarak silah ve cephane üretmiştir. Atatürk, yeterli silah ve cephanesi olmayan bir ordunun başkomutanı olarak İmalat-ı Harbiye ustalarının ve işçilerinin o kara günlerdeki olağanüstü çabalarını hiç unutmamıştır. İmalat-ı Harbiye ustaları ile işçilerine ve onların çocuklarına ve torunlarına bir anlamda "borçlu" olduğunu düşünerek onlara, dünyada neredeyse hiçbir örneği olmayan, her türlü sosyal imkâna sahip fabrikalar, sosyal fabrikalar kurmuştur. Üretirken öğrensinler, üretirken öğretsinler, üretirken eğlensinler, üretirken yaşasınlar istemiştir...

89 Aydemir, age., C 2, s. 413.

Fabrika Takımları: Ankaragücü'nden Sümerspor'a

Haziran 1910'da İstanbul'da İmalat-ı Harbiye Mektebi öğrencilerinden bir grup Altınörs İdman Yurdu, diğer bir grup ise Turan Sanatkarangücü adlı iki kulüp kurmuştur.

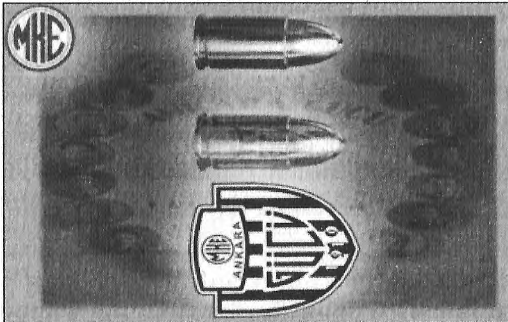
İstanbul işgal edilince Anadolu'ya geçen İmalat-ı Harbiye mensuplarıyla birlikte Altınörs İdman Yurdu ve Turan Sanatkarangücü kulüpleri de Anadolu'ya geçmiştir. Kulüp mensupları, bir taraftan cepheye cephane yetiştirmeye çalışırken, diğer taraftan birleşerek kulübün adını Anadolu Sanatkarangücü olarak değiştirmiştir.

İmalatı-ı Harbiye takımı Anadolu Sanatkarangücü, daha sonra Ankaragücü adını almıştır.

Kurtuluş Savaşı'na silah ve cephane üreterek yardım eden İmalat-ı Harbiyeciler, spor kulüpleri ile de Kurtuluş Savaşı'na katkı sağlamışlardır. Sporculardan çoğu, ellerinde İmalat-ı Harbiye'de üretilmiş silahlarla cepheye koşmuştur.

İmalat-ı Harbiye kulüplerinden; Altınörs İdman Yurdu, Anadolu Sanatkarangücü ve Anadolu Turan Sanatkarangücü kulüplerinin armasında hep bir "çekiç" figürü yer almıştır. Demir-çeliği, sanayiyi, üretimi, alın terini ve işçiyi simgeleyen bir çekiç...

İmalat-ı Harbiye kulüplerinin sonuncusu olan Ankaragücü'nün arması ise bütün İmalat-ı Harbiye tarihini özetler niteliktedir: Ankaragücü arması, Kurtuluş Savaşı yıllarında İmalat-ı Harbiye'nin ürettiği cephaneyi çağrıştıran bir "mermi" figüründen oluşmuştur.



Ankaragücü arması

"Yatık çizilen mermi asaleti ve vatan savunmasını simgeler. İstiklal Savaşı'mızın en sıkıntılı günlerinde başkomutan Mustafa Kemal'in bütün emirlerini uygulayabilmek için 24 saat çalışan, cepheden cepheye koşan futbolcu işçilerin, cephane taşıma, düşmanla savaşma gibi görevlerinin onurunu günümüze dek taşımıştır. Ankaragücü bu uğurda nice şehit vermiş, vatan savunmasını çok amaçlı görevler üstlenerek kusursuzca yerine getirebilmiş sivil toplum kuruluşlarından biridir."[90]

Kurtuluş Savaşı'nın en zor döneminde gecesini gündüzüne katarak ürettiği silah ve cephane ile vatan savunmasına büyük katkı sağlayan İmalat-ı Harbiye işçileri ve ustaları gibi İmalat-ı Harbiye sporcuları da o silahları cepheye taşıyarak ve o silahlarla cephede savaşarak vatan savunmasına katkı sağlamışlardır.

İşte kökleri İmalat-ı Harbiye'ye dayanan Ankaragücü'nün yıllar önce kazandığı bir turnuvanın kupa töreninde üç beş kendini bilmezin, "*Elleri kirli amele takımına Atatürk'ün kurduğu Hâkimiyet-i Milliye Kupası verilir mi?*" şeklindeki yakışıksız söylemlerine, kulübün her şeyi Natık As şu anlamlı yanıtla karşılık vermiştir: "*Ellerimiz kirli olabilir ama alnımız ak, yüreğimiz Atatürk sevgisiyle doludur.*"[91]

İmalat-ı Harbiyeli işçilerin ve ustaların Kurtuluş Savaşı'na olan büyük katkılarını asla unutmayan Atatürk, İmalat-ı Harbiyeli sporcuları da asla unutmamıştır. Nitekim savaş sonrasında kuracağı sosyal fabrikalarda spor yapmak isteyen herkese geniş olanaklar sunmuştur. İmalat-ı Harbiye'nin tarihi şan ve şerefle dolu spor kulüpleri gibi Atatürk'ün sosyal fabrikalarının da spor kulüpleri olacaktır. Örneğin 1937'de açılışını bizzat Atatürk'ün yaptığı Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın mavi-beyaz renkli **Sümerspor**'u vardır. Bunun gibi **Kayseri Erciyesspor**'un kökleri Kayseri Kombinası'na, **Karabükspor**'un kökleri ise Karabük Demir Çelik Fabrikası'na dayanmaktadır.

---

90 Metin Gören, "*Her Yerde Onun İzleri Var*", **Bütün Dünya** dergisi, Mayıs, 2012, s. 65.

91 agm., s. 65.

Osmanlı Mirası: Yok Ekonomisi

Cumhuriyet'in Osmanlı'dan devraldığı ekonomik mirası en iyi ifade edecek sözcük, "yok" sözcüğüdür: Para yok, silah yok, cephane yok, ordu yok, yol yok, fabrika yok, sanayi yok, teknoloji yok, tarım yok, hayvancılık yok, üretim yok, ihracat yok... Yok, yok, yok!.. Yok oğlu yok! Bunun adı olsa olsa "yok ekonomisi" olur! Olanlar da yabancıların... Bu toprağın insanının nerdeyse hiçbir şeyi yok.[92]

Aslında bir şeyi var! Bolca borcu var. Düyun-u Umumiye'ye, Galata bankerlerine, demiryolu imtiyazı alan yabancı şirketlere olan milyonlarca altın Osmanlı Lirası borcu var...

En iyisi her şeyi en başından anlatalım:

Osmanlı Devleti, 16. yüzyılda üç kıtaya yayılan bir dünya imparatorluğu olduktan sonra ekonomik olarak da güçlenmiştir. Fetihler sonunda ele geçirilen topraklar ve ganimet gelirleri ile başarılı toprak yönetim politikaları sayesinde Osmanlı hazinesi altınla dolmuştur.

17. yüzyıldaki askeri başarısızlıklar, kaybedilen topraklar, peşi sıra patlak veren isyanlar ve toprak sisteminin bozulması, hem ganimet gelirlerini, hem vergi gelirlerini, hem de üretimi azaltınca hazine sarsılmaya başlamıştır.

Osmanlı'nın ekonomik çöküşü ile Batı'nın ekonomik yükselişi aynı döneme denk gelmiştir. 15 ve 16. yüzyıllarda Coğrafi

---

92 Son zamanlarda Türkiye'de "Osmanlı seviciliği" yapan kimi çevreler Osmanlı Devleti'nin Cumhuriyet'e "çok iyi bir ekonomik miras" bıraktığını iddia etmektedirler. Osmanlı'nın fabrikalarının, okullarının, demiryollarının, bankalarının, telgraf hatlarının, deniz ve hava gücünün olduğunu ve bütün bunların Cumhuriyet'e miras kaldığını ileri sürmektedirler. Öncelikle Osmanlı'da 19. yüzyıldan itibaren az da olsa fabrikaların, okulların, demiryollarının, telgraf hatlarının vb. yapılıp işletildiği doğrudur. Ancak bunları yapıp işletenlerin tamamı Osmanlı ekonomisini ele geçirmiş olan emperyalist ülkelerin kapitalist şirketleri ve yabancılardır. Ayrıca 1911-1918 yılları arasında sürekli girilen savaşlar dolayısıyla Osmanlı'da üretim durma noktasına gelmiştir. Kurtuluş Savaşı yıllarında ise Osmanlı'dan kalan yabancıların kontrolündeki fabrikalara, demiryollarına, bankalara, telgraf hatlarına ve Müslüman Türklere ait çok az sayıdaki sanayi kurumuna işgalciler el koymuştur. Sonuç olarak Osmanlı'dan Cumhuriyet'e önemli miktarda bir ekonomik miras kaldığı iddiası kocaman bir yalandır.

Keşifler, Reform ve Rönesans hareketleriyle kültürel ve bilimsel açıdan gelişen Batı'da, Aydınlanma Dönemi'yle birlikte bilim ve teknolojideki gelişmeler birçok alanda olduğu gibi ekonomide de devrimsel gelişmelere yol açmıştır. Aynı dönemde Osmanlı Devleti ise kültürel ve bilimsel açıdan gerilemiş, bilim ve teknoloji gelişmediği için sanayi, tarım ve ticaret de gelişmemiş ve her konuda olduğu gibi ekonomide de bir hayli geri kalınmıştır.

Özellikle kapitülasyonlar (büyük devletlere verilmiş olan ayrıcalıklar) 17. yüzyıldan sonra Osmanlı Devleti'ni her bakımdan Avrupa'ya bağımlı hale getirmeye başlamıştır. Ancak yine de Osmanlı Devleti'nin ekonomik yıkımının başlangıcı 1838 yılındaki Baltalimanı Ticaret Antlaşması'dır.

Sanayi Devrimi ile birlikte ağır sanayisini kuran Batılı emperyalist ülkeler, büyük bir iştahla hammadde ve pazar arayışına yöneldiklerinde hem çok geniş hammadde kaynaklarına hem de çok geniş bir pazara sahip olan Osmanlı Devleti'ne yönelmişlerdir.

Osmanlı Devleti, 1826'dan beri ihtiyaç duyduğu yerli hammaddelerin yabancı tüccarlar tarafından yurtdışına çıkarılmasını önleyen "*Yed-i Vahid*" (tekel) sistemini uygulamaya koymuştur. Bu sistem, büyük bir hızla sanayileşerek fabrikalarını kuran İngiltere'yi rahatsız etmiştir. On yıl kadar sonra Osmanlı Devleti, Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın isyanını bastırmak için İngiltere'den yardım istemek zorunda kalmıştır. Bu yardıma karşılık İngiltere'ye büyük ekonomik ayrıcalıklar sağlayan "*Baltalimanı Ticaret Anlaşması*" imzalanmıştır. (16 Ağustos 1838). Antlaşmayı İngiltere adına Kraliçe Viktorya, Osmanlı Devleti adına da Sultan II. Mahmut onaylamıştır.

Kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'ni yıkımın eşiğine getirecek olan bu antlaşmanın bazı özellikleri şunlardır:

1. Tekel sistemi kaldırılmıştır. İngilizlere Osmanlı topraklarından diledikleri miktarda hammadde satın alma hakkı verilmiştir.
2. İç ticarete Osmanlı vatandaşlarının yanı sıra İngilizlerin de katılması öngörülmüştür.
3. İngiliz vatandaşları, Osmanlı ürünlerini Osmanlı vatandaş-

larıyla aynı vergi koşulları altında satın alma hakkına sahip olmuştur.

4. İngilizlerle olan transit ticaretten alınan vergi resmi kaldırılmıştır.
5. İngiliz gemileriyle gelen İngiliz malları için bir defa düşük gümrük alındıktan sonra, mallar alıcı tarafından nereye götürülürse götürülsün bir daha gümrük alınmaması kabul edilmiştir.

Bu antlaşma temelde iki düzenleme getirmiştir: 1) Osmanlı Devleti'nin dış ticarette uyguladığı yaptırımları kaldırmıştır. 2) İhracata uygulanan vergileri %12'ye çıkarırken, ithalat vergilerini %5'e indirmiştir. Antlaşmaya göre ayrıca yerli tüccarlar iç gümrükleri ödemeye devam ederken yabancılar bu uygulamanın dışında kalarak önemli bir ayrıcalık elde etmiştir. Örneğin Selanik'ten İstanbul'a mal gönderen Müslüman yerli tüccar devlete transit gümrük vergisi ödemek zorunda olduğu halde, İngiliz tüccarın böyle bir vergi ödemesine gerek yoktur. Bu yüksek vergilerden dolayı Müslüman tüccarların ticaret yapmasına fiilen olanak kalmamıştır.

Kısacası antlaşma, Osmanlı Devleti'nin bağımsız, tekelci ve korumacı bir dış ticaret politikası izlemesini imkânsız kılmıştır.[93] Bu koşullarda, genelde el tezgâhlarına dayanan Osmanlı ekonomisinin, makineli üretim yapan Batılı ekonomilerle rekabet etmesi mümkün olmamıştır.

Çok daha kötüsü, Osmanlı Devleti 1838-1841 yılları arasında İngiltere dışında Kuzey Amerika, Fransa, İsveç, Norveç, İspanya, Belçika, Rusya, Danimarka ve Portekiz gibi ülkelerle de buna benzer antlaşmalar imzalamıştır. Böylece 19. yüzyılda Osmanlıyı ezen kapitülasyonlar çok daha genişletilip ağırlaştırılmıştır.

1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile Osmanlı Devleti serbest ticarete geçmiştir. Osmanlı Devleti'nin serbest ticaret politikasının ilk sonucu ucuz Avrupa mallarının Osmanlı pazarlarını

93 İrfan Kalaycı, "*Atatürk'ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi İçin Kazanımlar*", **Maliye Dergisi**, S.156, Ocak-Haziran, 2009, s. 156.

doldurması olmuştur. Böylece Osmanlı Devleti önce İngiltere'nin sonra diğer Batılı ülkelerin açık pazarı haline gelmiştir. Bu antlaşma, Osmanlı ekonomisine öldürücü bir darbe indirmiş, ülkedeki geleneksel üretici kesim Batı ürünlerinin rekabeti karşısında ekonomik hayattan çekilmiştir. Osmanlı topraklarına gümrüksüz giren İngiliz gelişmiş makine endüstrisi malları Osmanlı'nın korumasız el tezgâhı endüstrisini kısa zamanda ezmiştir. Bu yanlış politika sonucunda Osmanlı Devleti'nde yeni sanayi atılımları olmamış, var olanlar da gelişememiştir. Böylelikle ihracatın çok üstünde ithalat harcamaları yapılmış, bu durum savaşlarla da birleşince devasa ekonomik açıklar ortaya çıkmış ve Osmanlı Devleti dış borç almak zorunda kalmıştır.

"*1838 Serbest Ticaret Anlaşması kötü sonun başlangıcı olmuştu. Bu anlaşma bağımsız gümrük politikası izlenmesi konusunda son şansı da ortadan kaldırmıştı. Yerel işletmeler, dünya ekonomisine katılma süreci içinde sadece tarımsal ürün ve hammadde ihracı ile sanayileşmeden uzaklaşıp köylüleştirilmiş bir toplum yapılanmasına karşı direnemedi.*

Daha sonraki on yıllarda, özellikle Abdülhamit ve İttihat ve Terakki döneminde 160 kadar imalat sanayi, iş yeri açılmışsa da kamu fonlarına ve yönetimine dayanan bu işletmeler ithalatın yarattığı rekabet karşısında dayanamadı ve çoğu kapandı"[94].

Baltalimanı Ticaret Antlaşması, emekleme dönemindeki Osmanlı sanayisini çökertmiştir. 1838 yılına kadar Osmanlı ekonomisinin önemli sayılabilecek tek sanayi dalı olan dokumacılık hem iç talebi karşılar, hem de ithalatı artırırken, Bursa'da ortalama 1000 ipek dokuma tezgâhında 25.000 okka ipek işlenirken, Ankara'da üretilen sof kumaş bazı Avrupa ülkelerine satılırken, İstanbul ve Üsküdar'da 3000 civarında dokuma tezgâhı varken, 1838'den sonra her şey altüst olmuş, Osmanlı'nın tutunacağı tek sanayi dalı dokumacılık da bitirilmiştir.[95] G.Ökçün'ün aktardığına göre: "*İstanbul'da ve Üsküdar'da eskiden beri 2750 adet kumaşçı*

---

94 Yavi, age., s. 65.
95 age., s. 63.

tezgâhı bulunmakta ve bu sanatla İslam ve Hıristiyan Osmanlı tebasından 3500 kadar nüfus geçinmekteyken ilk ticaret sözleşmesinin imzalandığı 1838 yılından kırk yıl sonra (1878'de) bu tezgâhlar 25'e ve kumaşçı esnafı da usta ve kalfa olarak 40 kişiye inmiştir. Sırmakeş esnafında, debbağlarda, kembacı esnafında ve çatma yastıkçılarda da benzer bir gerileme olduğunu görmekteyiz."[96]

18 ve 19. yüzyıllardaki toprak kayıpları ve buna bağlı olarak toprak sisteminin (tımar sistemi) bozulması sonucunda gelir gider dengesi altüst olmuş ve çok geçmeden Osmanlı Devleti dış borç almak zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti önce 1840'larda Galata bankerleri aracılığıyla Fransız bankalarından kısa vadeli borç almıştır. Sonra da Kırım Savaşı sırasında 1854 yılında ilk uzun vadeli dış borcunu almıştır.[97] Osmanlı Devleti, 20 yıl içinde İngiltere ve Fransa gibi Batılı ülkelere çok büyük ölçüde borçlanmıştır. **1854-1914 yılları arasında alınan 42 dış borç karşılığında 402 milyon altın Osmanlı Lirası elde edilmiştir. Bu, 200 milyon sterlin borç demektir.** Çok daha önemlisi, alınan borçlar, Tanzimat'ın şuursuz Batılılaşma hayali yüzünden, Batı tarzı sarayların yapımına, saray masraflarına ve lüks tüketime harcanmıştır. **200 milyon sterlin borcun yıllık faiz ödemesi 11 milyon sterlin olunca devlet faizleri bile ödeyemez hale gelmiştir.** Bunun üzerine, Osmanlı Devleti ile Galata bankerleri arasında

---

96 G. Ökçün, **1913-1915 Yılları Sanayi İstatistikleri**, 1970'den aktaran Yavi, **age.**, s. 63.

97 Örneğin Osmanlı Devleti, 1862'de 200 milyon frank borçlanmış, bu borçlanmanın karşılığında tuz, tütün, damga resmi ve temettü vergisini karşılık olarak göstermiştir. 1863 yılında 200 milyon franklık borçlanmaya, Bursa ve Edirne vilayetlerinin ipek öşrü, İzmir, Karası, Midilli sancaklarının zeytin öşrü, bazı vilayetlerin tuz aşarı ile gümrük gelirleri karşılık gösterilmiştir. 1865'de vadesi gelen dış borçları ödeyebilmek için Osmanlı Bankası ile iki yabancı bankaya 6.699.000 lira borçlanmıştır. 1865'te kısa vadeli iç borçları dış borçlarla değiştirmek için 40 milyon lira borçlanılmıştır. 1869'da çıkan Girit ayaklanmasının bastırılması sırasında bütçe açık verince memur maaşlarının ancak yarısı ödenebilmiştir.Bunun üzerine yine borçlanmak zorunda kalan devlet, "*Hazine-i Şahane-i Osmani*" tahvillerini piyasa çıkarmıştır. Böylece 125 milyon franklık bir borç alınmıştır. 1896'da Fransa'dan 300 milyon borç daha alınmıştır. Yıl yıl Osmanlı'nın yabancılara ne kadar borçlandığını öğrenmek için bkz. Tevfik Çavdar, **Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzarayı Umumiye**, İstanbul, 1971, s. 167 vd.

1879'da "*Rüsûm-u Sitte Antlaşması*" imzalanmış ve "*Rüsûm-u Sitte İdaresi*" kurulmuştur.[98] **Osmanlı Devleti, 6 Ekim 1875'te dış borçlarının faizini ve ifa bedellerini ödeyemeyince gazete ilanıyla iflas ettiğini açıklamıştır.**

Osmanlı Devleti, 1877-1878 tarihleri arasındaki 93 Harbi öncesinde borçlarını ödeyemez duruma gelince, Kırım Savaşı'nda Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ni destekleyen İngiltere ve Fransa, bu sefer Osmanlı'ya düşman olup Batı'da Osmanlı karşıtı bir propaganda başlatmıştır.

Alacaklı Batılı ülkeler, borçlu Osmanlı Devleti üzerindeki baskılarını artırınca 1881 yılında, "***Muharrem Kararnamesi***" ile "***Düyun-u Umumiye (Genel Borçlar) İdaresi***" kurulmuştur.



Cumhuriyet döneminde İstanbul Erkek Lisesi olarak kullanılan Düyun-u Umumiye binası

Muharrem Kararnamesi'ne göre Düyun-u Umumiye Meclisi'nin kullanımına verilen devlet gelirleri, **"Düyun-u Muvahhide tahvilleri tamamen ödenip ortadan kalkıncaya değin o idarenin emrinde kalacaktır."** Bu kayıtsız şartsız teslimiyet demektir. Osmanlı Devleti'nin Düyun-u Umumiye İdaresi emrine verdiği devlet gelirleri şu altı kalemden oluşmuştur.

98 Kalaycı, agm., s. 157.

1. Tuz tekeli gelirleri,
2. Tütün tekeli gelirleri,
3. Pul –damga resmi– gelirleri,
4. İçki üzerinden alınan vergi ve resim gelirleri,
5. Balık avı vergi ve resim gelirleri,
6. Kararnamede belirtilen vilayetlerin ipek aşarı gelirleri.

Bunlara, o dönemin maliyecileri "*Rüsûm-u Sitte*" (Altı Vergi) demişlerdir. Ayrıca, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin yukarıdaki altı kalem dışında da gelirleri vardır. Örneğin Muharrem Kararnamesi'nde, gelecekte gümrüklerden alınan vergiler artırılacak olursa, bundan doğan fazla gelirlerinin borç ödemesine ayrılacağı hakkında bir hüküm vardır.[99]

Düyun-u Umumiye, Avrupalı alacaklılar adına kurulan ve onlar tarafından işletilen devlet içinde devlet olarak adlandırılabilecek dev bir şirkettir. Düyun-u Umumiye ile alacaklı ülkeler, Osmanlı Devleti'nin kaynaklarına el koyup, bu kaynakları işleterek ve vergi gelirlerini toplayarak faizleriyle birlikte alacaklarını tahsil etmeye başlamışlardır. Zamanla Düyun-u Umumiye, alacaklı Batılı ülkeler için çok kârlı bir şirkete, borçlu Osmanlı Devleti için ise acımasız bir tefeci kuruma dönüşmüştür. **Düyun-u Umumiye, Osmanlı yönetimine "avans" adı altında yüksek faizle borç veren, kazandığı parayla Osmanlı'nın en verimli bölgelerinde doğrudan yatırım yapan, yabancı sermayenin de en kârlı alanlarda yatırım yapmasına aracılık eden, kazandığı paraları iç ve dış borsalara yönelten bir kurum olmuştur.**[100]

Padişah II. Abdülhamit'in eğitim, altyapı, ulaşım, sanayi konusundaki bazı hamleleri Düyun-u Umumiye yüzünden istenilen sonucu vermemiş, 1908'de II. Meşrutiyet'in özgürlük ortamındaki kültürel, siyasal, sosyal ve ekonomik hareketlilik azınlık isyanlarının gölgesinde kalmış, 1913 yılında Bâb-ı Âli Baskını

99 Bedri Gürsoy, "*Muharrem Kararnamesi'nin Yüzüncü Yılı*", **Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982, s. 247.
100 Yavi, **age.**, s. 626, 627.

ile yönetimi ele geçiren İttihat ve Terakki Partisi'nin ulusçu politikalarının sonucu olarak hayata geçirmeyi düşündüğü siyasi, sosyal, kültürel ve özellikle ekonomik projeler (ulusal burjuvazi yaratma girişimleri) I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle sonuçsuz kalmıştır. İttihat ve Terakki Partisi'nin Turan hayalleriyle ve biraz da zorunlu olarak girilen I. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti her bakımdan tükenişin eşiğine gelmiştir.

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na girmeden bir gün önce, 10 Kasım 1914'te Almanya ile 5 milyon altın Osmanlı Lirası borç almak üzere bir anlaşma imzalamıştır. Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Baron Wangenheim ile Osmanlı'nın İçişleri Bakanı ve Maliye Bakan Vekili Talat Paşa'nın imzaladıkları anlaşmaya göre Almanya, 5 milyon altın Osmanlı Lirası borcu yıllık %6 faizle verecektir. Anlaşmaya göre ayrıca borcun 2 milyon lirasının 20 Kasım 1914 tarihine kadar ödenmesi, kalan 3 milyon lirasının ise aylık 500.000 liralık taksitlere bağlanması ve gerekirse uzun süreli borca dönüştürülmesi yer almıştır.[101]

Osmanlı Devleti, savaş sırasında, bu borçla birlikte Almanya'dan toplamda 150 milyon lira borç almıştır.

Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivi'nde bulunan gizli antlaşmayı 82 yıl sonra açıklıyoruz

Savaşın bedeli 5 milyon altın

Savaşa girişin hazırlayıcıları

Cumhuriyet gazetesi, 11 Ağustos 1996

101 "*Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivi'nde Bulunan Gizli Anlaşmayı 82 Yıl Sonra Açıklıyoruz: Savaşın Bedeli 5 Milyon Altın*", **Cumhuriyet** gazetesi, 11 Ağustos 1996, s. 17.

1914 yılında Osmanlı dış borçlarının toplamı 153.700.000 altın Osmanlı Lirasıdır.[102] I. Dünya Savaşı sırasında özellikle Alman-ya'dan alınan borçlarla **1918'de Osmanlı'nın toplam dış borcu 303.700.000 liraya çıkmıştır.** Kurtuluş Savaşı bittiğinde bu borçlara dört yıl süren savaşın yıpratıcı etkileri de eklenmiştir. Osmanlı'nın 1854'ten itibaren almaya başladığı dış borçların ödemesini genç Cumhuriyet ancak 1954'te tamamlayabilmiştir.

Emperyalizm önce pazar olarak görüp ekonomik açıdan iliklerine kadar sömürdüğü Osmanlı topraklarını, daha sonra hammadde kaynağı olarak görüp saldırmıştır. 1911-1919 yılları arasında Osmanlı Devleti; İtalya, Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan, Karadağ, Rusya, İngiltere, Fransa, Ermenistan gibi çok sayıda ülkenin emperyalist saldırısına uğramıştır. Bütün bu saldırılardan ağır yaralar alarak, büyük topraklar bırakarak ve milyonlarca insan kaybederek çıkan Hasta Adam Osmanlı, ağır yaralı bir şekilde ölümü beklemeye başlamıştır.

I. Dünya Savaşı'nın sonunda imzalanan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması ile Hasta Adam ölmüştür!

Yabancı Sermaye Cenneti Osmanlı

Lord Kinross'un ifadesiyle: "*Mustafa Kemal'in görüşüne göre Osmanlı İmparatorluğu Müslüman olmayanların cennetin bütün nimetlerinden yararlandıkları, Müslümanların ise cehennem azabı çekmeye zorlandıkları bir yerdi.*"[103]

Atatürk bu gerçeği, bizzat yaşayarak görmüştür. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Adana'ya giden Atatürk, beraberindekilerle şehri gezerken dikkatini çeken güzel binalarla ilgilenmiş, sahiplerini sormuştur:

"*Bu villa kimin?*"

"*Kirkor Efendi'nin Paşam.*"

"*Bu köşk?*"

---

102 Çavdar, **age.**, s. 171.

103 Lord Kinross, **Atatürk, Bir Milletin Yeniden Doğuşu**, 12. bas., İstanbul, 1994, s. 40.

"Dimitri Efendi'nin Paşa Hazretleri."

"Ya şu konak?"

"Salomon Efendi'nin..."

O sırada Atatürk'ün gözüne toprak damlı bir virane ilişmiş, onun da sahibini sormuştur. Yanındakiler, *"Recep Çavuş'un Paşa Hazretleri,"* diye yanıt verince bu duruma üzülen Atatürk, biraz da sinirlenerek, *"Çağırın şu Recep Çavuş'u,"* demiştir. Recep Çavuş gelince selam durup, *"Emredin Paşam!"* deyince, Atatürk, *"Bu villa Kirikor Efendi'nin, bu köşk Dimitri Efendi'nin, şu konak Salomon Efendi'nin, şu virane de senin. Bu Ermeniler, Rumlar, Yahudiler bu binaları edinirlerken sen nerelerdeydin?"* diye sormuştur.

Recep Çavuş'un yanıtı acı gerçeği gözler önüne seren türdendir:

"Sizinle beraberdim Paşam! Trablusgarp'ta, Çanakkale'de, Sakarya'da!.."

Recep Çavuş çok haklıdır.

Üretmemek, kazanamamak ve zenginleşememek, azınlıklar karşısında her bakımdan ezik duruma düşmek Recep Çavuşların suçu değildir; Müslüman Türklere, sadece vergi kaynağı olarak bakan, onları köylü, çiftçi olmaya zorlayan, "idraksiz Türk" diyerek aşağılayıp devlet kademelerine sokmayan, buna karşılık bitip tükenmek bilmeyen savaşlarda onlardan asker olarak yararlanan bir devlet anlayışıdır suçlu olan. Dönme-devşirme-hanedan soylu sistemidir suçlu olan. Bu sistem dolayısıyla 19. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'ndeki farklı milletler değişen ve gelişen çağa uyum sağlayarak her bakımdan zenginleşirken, sadece Müslüman Türk milleti yoksul ve perişan bir halde tükenişe doğru sürüklenmiştir.

Evet! Osmanlı Devleti, klasik çağlarında birçok bakımdan olduğu gibi ekonomik bakımdan da Avrupa'nın en güçlü ülkelerinden biridir. Evet! Osmanlı Devleti, 18. yüzyıldan itibaren birçok alanda olduğu gibi ekonomik alanda da birtakım yenilikler yapmıştır. Evet! Padişah II. Abdülhamit ve İttihatçılar ekonomiyi güçlendirmek için bazı projeler üretip bu projeleri hayata

geçirmek istemişlerdir. Evet! Osmanlı Devleti, özellikle 19. yüzyılda demiryolu, liman, tünel, fabrika, banka, telefon, telgraf, elektrik, hava gazı gibi birçok bilimsel-teknik buluşla, çağdaş kurumla tanışmıştır. Bu alanlarda faaliyette bulunmak için Osmanlı Devleti'nde birçok şirket kurulmuştur. Ancak, bütün bunlar, Düyun-u Umumiye Meclisi'nin aldığı kararlar doğrultusunda İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya gibi –aslında Osmanlı'yı sömürmek isteyen– emperyalist Batılı ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bütün bu bilimsel-teknik yenilikler, şirketler, kurumlar, kuruluşlar yabancılarındır. Örneğin 19. yüzyılda Osmanlı'daki toplam sanayi kuruluşlarının %75.3 lük çoğunluğu gayrimüslimlere veya yabancı uyruklu özel müteşebbislere aittir.[104] Bunların başındaki mühendisler yabancıdır, içlerindeki makineler, tesisatlar yabancıdır. Kullanılan dil bile yabancıdır. Örneğin Anadolu tren hatları işletme yönetiminde bir tek Türk bile yoktur. 459 Rum, 403 Ermeni ve 6 Yahudi çalışmaktadır.[105]

Şevket Süreyya Aydemir'in ifadesiyle: "*Bankacılık, dış ticaret, demiryolları, belediye işletmeleri hep yabancıların ellerindeydi. Levantenler, yani tatlı su Frenkleri denilen Şarklılaşmış Avrupalılarla azınlıklar hemen bütün iç ve dış ticareti ellerinde bulunduruyorlardı.*"[106]

Osmanlı'daki yabancılaşmayı Falih Rıfkı Atay da şöyle anlatmıştır: "*Burjuvalar? Acaba bu Türk sınıf nerede diye sormaktadır. Cuma günleri Türk bayrağını yalnız daire direklerinde görüyoruz. Yontma taştan, yahut betondan bütün bankalar, ticarethaneler, atölyeler bin bir çeşit bayraklarını pazar günleri çekiyor ve içlerinde hiçbir Türk bayrağı yoktur.*"[107]

Düyun-u Umumiye sayesinde 19. yüzyılda Osmanlı Devleti çok kısa bir sürede gerçek anlamda bir yabancı yatırımcı cenneti olmuştur. Neredeyse bütün fabrikalar, bütün bankalar, bütün şirketler, bütün demiryolları yabancılar tarafından yapılıp işletil-

104 Yavi, **age.**, s. 77.
105 Emir Kıvırcık, **Cepheye Giden Yol**, İstanbul, 2008, s. 162; Yavi, **age.**, s. 79.
106 Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, C 3, 22. bas., İstanbul, 2007, s. 326.
107 Falih Rıfkı Atay, **Eski Saat**, İstanbul, 1993'ten nakleden Yavi, **age.**, s. 79.

miştir. Bu dönemde Fransa ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin ekonomisini tamamen, siyasetini ise kısmen egemenliği altına almış ve 1880'lerde Osmanlı'yı bir yarı sömürge haline dönüştürmeyi başarmıştır. Bu ortamda yabancı sermayenin Türkiye'ye girişi de hızlanmıştır. Osmanlı Devleti'ndeki dolaysız yabancı yatırımlar 1860'lardan 1880'lerin sonuna kadar sabit kalırken, 1890-1914 döneminde üç kat artmıştır. Yabancı sermaye büyük ölçüde ulaştırma, bankacılık, elektrik-su ve ticaret gibi hizmet alanları ile madenciliği tercih etmiştir. Özellikle de demiryolu yatırımları çok kârlı hale gelmiş ve 1856-1918 yılları arasında İngiltere, Fransa ve Almanya Osmanlı toprakları üzerinde yaklaşık 6800 kilometre demiryolu yapmıştır.[108]

"1830'lara gelindiğinde ise İmparatorluğun bütün büyük kentlerindeki ticari faaliyet Müslüman-Türk olmayan tüccarın denetimi altına girmişti. Ticaret anlaşmalarının sağladığı muafiyetler ve himaye, İmparatorluk azınlıklarına bir yandan 19. yüzyılın sonuna dek Osmanlı üreticileri ile Avrupa kapitalistleri arasındaki aracılık görevini yüklerken diğer yandan da devletin mali yapıları üzerindeki etkileri nedeniyle Avrupa finans kapitalinin Osmanlı Devleti'ndeki taşıyıcıları haline getirdi. Yüzyıl sonunda İstanbul'un hatırı sayılır bankerleri arasında bir tane bile Müslüman-Türk yoktu. Kırk büyük bankerin on ikisi Rum, on ikisi Ermeni, sekizi Musevi ve beşi Levanten'di. Kapitalist sermayenin ilişkide olduğu İstanbul para piyasası da azınlık tekelindeydi, otuz dört büyük tefecinin on sekizi Rum, altısı Musevi ve beşi Ermeni'ydi. İmparatorluğun Balkan topraklarında ise mali piyasalar Rumların egemenliği altında bulunuyordu. Tanzimat döneminde günlük gereksinimlerin karşılanmasına yönelik devam eden sınai kuruluşlarında özellikle İstanbul, Bursa, Tokat, Bağdat, gibi yerlerde saban, demir, çelik boru, kilit, bıçak, küçük buharlı makine/er barut, halı üretilmeye başlandı. Bununla beraber bu sanayi tesisleri ya doğrudan doğruya azınlıklar tarafından

108 İsmail Yıldırım, "*Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)*", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,** C 11, S.2, Elazığ, 2001, s. 322.

idare edilmekte ya da danışmanlık mevkileri gayrimüslim tebaa tarafından işgal edilmekteydi. 19. yüzyılın sonlarına doğru beş ya da daha fazla işçi çalıştıran firmaların yarısı Rumlara aitti. Ermeni, Musevi ve yabancı işletmeleri toplamı %35'lik bir paya sahipken Türk işletmeleri %15'lik bir payla ancak Ermeni işletmelerinin ardından geliyordu. İngiltere mali genişlemesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bağlantılarını da gayrimüslimler oluşturmaktaydı. 19. yüzyılda Mısır' da kurulan Avrupa bankalarının birçoğu Rumların denetimindeydi. Osmanlı ticari ve mali ilişkilerinde 19. yüzyılda Rum üstünlüğü ortaya çıkana değin Anadolu kentlerinin gayrimüslim zanaatkarlarını, çiftçilerini, dükkan sahiplerini, sarraf ve tefecilerini oluşturanlar Museviler arasından geliyordu. İstanbul'da 18. yüzyıla kadar devlet hizmeti gören doktor, diplomat ve bankerler Musevilerden oluştuğu gibi Avrupa ticaret merkezleriyle yapılan uzun mesafeli ticaretin taşıyıcıları da Musevi büyük tüccarlardı."[109]

İşte bu ekonomik yapı içinde yabancılar ve onların yerli işbirlikçisi uyanıklar kazandıkça, yerli halk kaybetmiştir. Klasik Osmanlı düzeni, Türk-Türkmen-Alevi-Bektaşi gibi yerli unsurları dışlayıp, bunun yerine dönme-devşirme unsurları içselleştirirken, değişen Osmanlı düzeni de yabancı ve azınlık unsurları içselleştirip Müslüman-Türk yerli unsurları dışlamıştır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti, bir avuç yabancı sermayedar ile ondan biraz daha fazla paralı gayrimüslim Osmanlı vatandaşının gücüne güç kattığı bir ülke haline gelmiştir. Sonraki dönemde görülecek olan aşırı milliyetçi hareketleri, yabancı düşmanlığını, gayrimüslim vatandaşlara yönelik tahammülsüzlüğü, son dönemlerde girilen savaşlarla birlikte, biraz da bu çarpık ekonomik sistemde aramak gerekir. İlerde Atatürk'ün milli bir burjuvazi yaratma çabalarını, sanayi kuruluşlarını ve demiryollarını yabancılardan satın almasının nedenlerini doğru anlamak için her şeyden önce 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisini iyi bilmek gerekir.

---

109 Murtaza Köse, "*Osmanlı'da Borsa ve Galata Bankerlerinin Devletin Mali Yapısındaki Yeri*", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi,** S.18, Haziran 2001, s. 230.

18 Ekim 1912 tarihinde, *Türk Yurdu* dergisinde Parvus Efendi, yayınladığı bir makalede Osmanlı Devleti'nin "sermayedar sömürgesi" haline geldiğinden söz etmiştir:

"*Avrupa, ekonomik gücü sayesinde Osmanlı Devleti'ni büyük borçlara bağlayarak devleti hem ekonomik olarak, hem de siyasi olarak sömürmektedir. Avrupa, dıştan indirmekte olduğu darbelerle Osmanlı'nın bağımsızlığını mahvetmekte olduğu gibi içerde uyguladığı ticari ve ekonomik faaliyetler aracılığıyla da İmparatorluğu 'sermayedar sömürgesi' haline getirmektedir.*"[110]

Giderek gelir kaynaklarını kaybeden, vergi toplayamayan ve buna bağlı olarak yatırım yapıp halkına hizmet götüremeyen Osmanlı Devleti, gün geçtikçe daha da sarsılmıştır. Bir taraftan halkın devlete olan güveni azalırken, diğer taraftan devletin çözülme ve parçalanma süreci giderek hızlanmıştır.

Ersal Yavi'nin ifadeleriyle, "*19. yüzyılın ikinci yarısı tüm gelir kaynaklarını aldığı dış borçlara karşılık ipotek ettiren, yoksullaştırdığı ve kalkındıramadığı vatandaşların üzerine adaletsiz vergilerle giden bir yönetim anlayışının örnekleriyle doludur. Halkını salt vergi ve asker kaynağı olarak gören ve acımasızca tüketen bu anlayış ve tüm bu olumsuz gelişmeler sonucunda kaçınılmaz olarak halktan gelen tepkiler giderek yükselmeye ve eylemlere dönüşmeye başladı. Yönettiği insanına yabancılaşan seçkinci yönetim anlayışı, tarih sırasıyla 'Genç Türk', 'İttihat Terakki' ve 'Kemalist' Türkiye'ye giden ulusçu süreci başlatmış oldu. İttihat Terakki yönetimi kapitülasyonlardan, dış borçlardan ve kayıplarından kurtulma umudunu, halkın gücüyle değil, Alman emperyalizmine yandaş olunmasıyla gerçekleşeceğine inanmıştı. Hasta yatağından doğrularak son savaş çığlığını atmasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun sona ermesi bir oldu. Bu da gösteriyor ki mali ve ekonomik bağımlılığı olan ulusların kurtuluş çareleri sadece savaşlarda değil, halkın demokratik katılı-*

---

110 Esat Çelebi, "*Atatürk'ün Ekonomik Reformları ve Türkiye Ekonomisine Etkileri (1923-2002)*", Doğuş Üniversitesi Dergisi, 2002, (*5*), s. 20.

mı, eğitimi ve bilinçlenmesiyle sağlanan topyekün kalkınmayla mümkündür."[111]

İşte Atatürk'ün başarısı tam da bu noktada ortaya çıkmaktadır. O, kendinden önceki Osmanlı reformistlerinin yanılgısına düşmeyerek,"Batılılaşma" yerine önce "tam bağımsızlık", sonra "çağdaşlaşma" demiştir. Önce halkın demokratik katılımıyla bir Kurtuluş Savaşı vermiş, sonra halkın demokratik katılımının önünü tıkayan saltanat, hilafet, din istismarı gibi engelleri ortadan kaldırmış, sonra da halkın eğitimi ve bilinçlenmesini amaçlayan çağdaşlaşma hareketiyle topyekün kalkınmayı başlatmıştır. Bu nedenle Atatürk, ne ülkesini ekonomik bakımdan esir duruma düşüren 1838 anlaşmasına imza atan II. Mahmut'a, ne kayıtsız şartsız bir Batılılaşma öngören Tanzimat Fermanı'nı ilan ettiren Abdülmecit'e, ne ülkeyi Düyun-u Umumiye idaresine teslim eden II. Abdülhamit'e, ne de Alman emperyalizmine güvenerek Turan ellerinde gelecek arayan Enver Paşa'ya benzer. O, bütün bu tarihi kişilerin ve daha fazlasının hatalarından aldığı derslerle geleceğin Türkiye'sini sağlam temeller üzerine kurmuştur. Başka bir ifadeyle Atatürk'ün başarısının sırrı, Osmanlı'nın son 200 yılına damga vuran padişahların ve devlet adamlarının yanılgılarını tekrarlamamış olmasıdır.

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisi; hanedan ve çevresi, yabancılar ve azınlık unsurlarını besleyen, halkı ezen bir sistemdir. Bütün sermaye bu grupların elindedir. Örneğin 1851'de Boğaz köylerine yük ve yolcu taşımacılığı için kurulan Osmanlı Devleti'nin ilk şirketi, Şirket-i Hayriye'nin hissesi 3000 kuruştan satılması planlanan senetlerinin çoğu padişah, saray mensupları ve gayrimüslimler tarafından satın alınmıştır. En çok hisse senedini dönemin padişahı Sultan Abdülmecit almıştır. Padişahın aldığı 100 hisse senedinin ardından, 50 hisseyle annesi Valide Bezmiâlem Sultan gelmiştir. Diğer hisselerden bazıları ise Sadrazam Reşid Paşa, Serasker Damat Mehmed Ali Paşa, Tophane Müşiri Fethi Paşa, Girit Valisi Mustafa Paşa, Mısırlı Yusuf Kamil Paşa'nın

111 Yavi, age., s. 629.

eşi Zeynep Hanım, Sarraf Mıgırdıç, Sarraf İshak, Sarraf Mısırlı Kevork İbrahim, Sarraf Miseyani, Banker Abraham tarafından alınmıştır.[112]

Dahası, 1883-1913 arasında milli sermaye ile kurulan 46 şirketin 110 milyon kuruşluk yatırım sermayesine karşılık aynı dönemde yabancı sermaye ile kurulan 39 şirketin yatırım sermayesi 1 milyar kuruştur. Sadece bu istatistik bile ülkedeki sermaye dağılımının çarpıklığını göstermesi açısından önemlidir.[113]

I. Dünya Savaşı'ndan önce Türkiye'deki 5.711.000.000 kuruşluk yabancı yatırımların yıllık geliri 228 milyon kuruştur. Bu gelirlerin neredeyse tamamı yurtdışına gitmiştir. Kaba bir hesapla 1914 yılında Osmanlı Devleti'nden Batılı emperyalist ülkelere 3.112.000.000 altın Osmanlı Lirası aktarılmıştır.[114]

1923'e gelindiğinde, ulusal ekonominin çeşitli sektörlerine yerleşmiş bulunan yabancı işletmelerin özvarlıklarının değeri 63 milyon sterlin civarındadır. Bunun %45'i Alman, %26'sı Fransız, %17'si İngiliz, %4'ü Belçikalı ve %2'si Amerikalı kapitalistlere aittir. Yabancı sermayenin dağılımı itibariyle en fazla kontrol edilen sektörler, %62 ile demiryolu ve %16 ile bankacılıktır.[115]

Osmanlı ekonomisinin bu sermaye yapısı, yabancı, azınlık, dönme-devşirme ve hanedan soyluların 19 ve 20. yüzyılın başlarında Osmanlı ekonomisindeki gücünü ve etkisini göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

Daha önce de ifade ettiğim gibi Kurtuluş Savaşı sırasında bütün Anadolu'daki tren hatlarının işletme yönetiminde bir tek Türk bile yoktur.[116]

Bu yabancı ve azınlık ekonomisinin zararları en çok da Kurtuluş Savaşı yıllarında görülmüştür.

---

112 Lütfi Sunar, "*Türkiye'de İş Ortaklıkları, Durum/ Çözüm / Öneriler*", **İktisadî Girişim ve İş Ahlâkı Derneği (İGİAD)** 11, Raporlar, 3, İstanbul, 2011, s. 60.
113 Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, 1994, s. 59.
114 Çavdar, **age.**, s. 177.
115 Kalaycı, **agm.**, s. 158,159.
116 Yavi, **age.**, s. 79.

1923 yılında cumhuriyet kurulduğunda Türklerin hiçbir şeyi yoktur. Her şey yabancıların, azınlıkların, hanedan ve çevresindeki dönme-devşirmelerindir. Falih Rıfkı Atay bu gerçeği şöyle anlatmıştır:

"(Atatürk) zaferden sonra İzmit'te bir basın toplantısı yapmış idi. İstanbul gazetecileri ile ben de orada idim. Gazeteciler kendisine partisinin hangi sınıfa dayanacağını sormuşlardı. Oysa o zaman Türkiye'de Türk sınıfları yoktu. Türkler, memur, asker veya çiftçi idiler. Hıristiyanlar gidince Anadolu çarşıları kapanmıştı. Biz; Halide Edip, Yakup Kadri ve ben İzmir'den Bursa'ya gelirken Kütahya'da görüştüklerimiz:

'Çarşımız kapalı. Hiç olmazsa zanaat ehli Hıristiyanları geri gönderseler' demişlerdi.

Bankamız değil, bankalarda Türk memuru yoktu. Şirketlerimiz yoktu. Fabrikalarımız yoktu. Biz Türkler iş denen şeyde yoktuk. Savaştan önce yalnız ticaret değil verimli tarım da Hıristiyanlarda idi. Eski Ankara vilayetindeki Bolu, Zonguldak ve Kayseri onun sancakları idi. Bütün tarımcı Türkler, birkaç tefeci Ermeni bankere faiz ödüyorlardı. Hıristiyan azınlıkları tasfiye ederek Anadolu ve Trakya'da ekonomiyi kökünden sökmüştük. Mallarımızı nerelere çıkarıp satacağımızı, Türkiye'den dışarı sürdüğümüz Rum ihracatçılardan öğrenirdik.

Atatürk: 'Hangi sınıf?' demişti. 'Hepimiz halktan ibaretiz. Partimin adını da Halk Partisi koyacağım.'

Ne sosyalizm ne liberalizm, hiçbir ekonomik yol araştırmasında değildik. Limanlar, rıhtımlar, deniz yolları, bankalar, fenerler, elektrik, havagazı, yıkanma suyu, ithalat, ihracat hepsi yabancıların veya İstanbul Hıristiyanlarının elinde idi. 120 milyon lira gibi Batı'da ancak anonim şirket sermayesi olabilecek bir bütçe ile; yanmış, yıkılmış, ekonomisi kökünden sökülmüş, üstelik en iyi kazançları yabancıların elinde bulunan, savaşlar, göçler artığı topraklarda yeni bir devlet kuruyorduk. Türk'ün parası yoktu. Anadolu çarşılarının yeniden Türk olmayanların eline geçmemesi için, onlara İstanbul belediye sınırları dışında oturma izni vermiyorduk. Türkleri kendi vatanlarına hapsetmiş-

tik: Çalışacaksınız, tüccar, esnaf, zanaatkar olacaksınız, sizi böyle olmaya mahkûm ettik, diyorduk."[117]

O günlerde çarşısında, pazarında, şirketlerinde, fabrikalarında, bankalarında Türk memuru olmayan, halkı verimli tarım yapamayan, kısacası Hıristiyanlar gidince ekonomisi çöken bir ülkedir Türkiye... İşte Atatürk, çok kısıtlı bir bütçe ile savaş yorgunu bu yoksul Türkiye'yi adeta yeni baştan yaratmıştır.

Atatürk, cumhuriyeti ilan ettikten sonra aşamalı olarak yabancıları belirli iş alanlarından uzaklaştırıp bu iş alanlarını yerli halkın kontrolüne bırakmak istemiştir. Bu amaçla 21 Mayıs 1934'te, 25 Mayıs 1935'ten sonra yabancı pasaport taşıyanlar için belirli meslekleri yasaklayan bir düzenleme yapılmıştır. Düzenlemeye göre aşamalı olarak yabancıların şu meslekleri bırakmaları istenmiştir: İlk aşamada şoförler, kuaförler, terziler, şapkacılar, eczacılar, rehberler, borsacılar, döviz acenteleri ve müzisyenler; sonra kapıcılar ve gece bekçileri, kafeterya garsonları, kadın garsonlar, otel ve hamam çalışanları, sokak satıcıları, işçiler; daha sonra fotoğrafçılar, matbaacılar, ulaştırma sektörü çalışanları, tekel çalışanları, sanatçılar, yabancı şarkıcılar, ısıtma tesisi çalışanları, kamu taşımacılığı çalışanları, aydınlatma işletmecileri, su dağıtım çalışanları, veterinerler ve kimyacılar; daha sonra hizmetçiler, orman ve sanayi işletmeleri çalışanları, makinistler, pilotlar; son olarak devlet birimlerinde, illerde ve ilçelerde görev yapan ve sözleşmesi yenilenmeyen tüm yabancılar...[118]

Avusturya'nın ilk Türkiye Büyükelçisi August R. von Kral, "*Kemal Atatürk'ün Ülkesi*" adlı kitabında genç Cumhuriyet'in bu düzenlemesi hakkında şu değerlendirmeyi yapmıştır:

"*Bu değişimi bir yabancı düşmanlığı göstergesi saymak doğru değildir. (...) Amaç ülkenin düşünsel ve ahlaksal gelişimini sağlayarak, halkın varlığını sürdürme savaşımına katkıda bulunmaktı. Katı işsizlik koşulları vatandaşa iş bulunmasını zorunlu kılıyordu. Alınan kararlar yabancıları pek mutlu etmiş olmasa*

---

117 Atay, **Atatürkçülük** Nedir, s. 44,35.

118 August R. von Kral, Kemal Atatürk'ün Ülkesi, "Modern Türkiye'nin Gelişimi", İstanbul, 2010, s. 94.

da Ankara'nın bu yaklaşımını anlayışla karşılamak gerekmektedir." [119]

Atatürk her şeyden önce yabancıların, azınlıkların, hanedan soyluların kontrolündeki ekonomiyi Türklerin, gerçek halkın kontrolüne sokmak için mücadele etmiştir. Falih Rıfkı Atay'ın ifadesiyle:

"Türklüğü ekonomiye Atatürk hemen hemen zorla sokmuştur. Memleket çarşılarını, ticaretini ve büyük tarımı ellerinde tutan Hıristiyan azınlıklar kendi hırsları yüzünden varlıklarına son verdikten sonra Atatürk, çarşıları kapanan, ticareti duran Anadolu ve Trakya sınırları içinde Türkleri adeta hapsetti. Eski imtiyazlılık tersine çevrilmişti. Acemice adımlar atılmıştır. Yanlış hesaplar yapılmıştır. Devletçilik kötü kullanılmıştır. Özel sektörde yolsuzluklar, nüfuz tüccarlıkları olmuştur. Ama Türk eskiden sadece kırtasiyecisi ve jandarması olduğu yurdunun ekonomisini kendi eline almıştır."[120]

İleride detaylandıracağım gibi Atatürk'ün ekonomi modeli her şeyden önce Halkçıdır.

* * *

Mondros Ateşkes Antlaşması'nın, "*Ordular dağıtılacak, ağır silahlara el konulacak, demiryolları, telgraf hatları, tüneller, yeraltı ve yerüstü zenginlik kaynakları İtilaf devletlerine bırakılacak,*" şeklindeki maddeleri ile elde kalan son sanayi kuruluşları da kaybedilmiştir. Kurtuluş Savaşı başladığında az sayıdaki sanayi kuruluşu, verimli tarım alanları, limanlar ve tersanelerin bulunduğu İstanbul, İzmir, Bursa ile birlikte tüm Batı Anadolu, Çukurova, Suriye, Trakya gibi önemli yerlerin tamamı işgal edilmiştir.

19 Mayıs 1919'da "Ya istiklal ya ölüm" diyerek Samsun'a çıkıp Kurtuluş Savaşı'nı başlatan Atatürk'ün elinde hiçbir şey

---

119 age., s. 94.
120 Atay, age., s. 79.

yoktur: Para yok, silah yok, cephane yok, demiryolu yok, fabrika yok, uçak yok... Yok, yok, yok!..

Genç Cumhuriyet'in ekonomide nasıl bir mucize yarattığını doğru anlayabilmek için Osmanlı Devleti'nden kalan (kalmayan) ekonomik mirasa kısaca göz atmak gerekir.

* * *

Özellikle son iki yüz yıldaki yanlış politikalar sonunda her geçen gün biraz daha zayıflayan Osmanlı Devleti, 1918 yılında büyük bir gürültüyle yıkılmıştır. Çağımızın Yeni Osmanlıcıları ve siyasal İslamcıları –anlaşılmaz bir şekilde– Osmanlı Devleti'ni, Atatürk'ün yıktığını iddia etmektedirler. Asıl düşündürücü olan şey, aptalca bir mantığın ürünü olan bu aptalca iddianın günümüzde bir hayli taraftar bulmuş olmasıdır! Her neyse!

Peki ama Osmanlı neden yıkılmıştır? Sayfalardır anlattığım gibi Osmanlı Devleti, değişen ve gelişen dünyaya ayak uyduramadığı, bu yeni durum ile rekabet edecek güce ulaşamadığı ve özellikle de değişen ekonomik gerçeklere uygun hareket edemediği için yıkılmıştır. Osmanlı'nın yükselişinin temelinde başarılı ekonomik politikalar olduğu gibi yıkılışının temelinde de başarısız ekonomik politikalar vardır. Bilgisiz ve günü kurtarmaya odaklı politikalar kaş yapayım derken göz çıkarmıştır. Örneğin Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanını bastırması için İngiltere'ye verilen 1838 ticaret ayrıcalıkları, kalkınma adı altında yabancı sermayenin ülkeyi esir almasına izin verilmesi, ölçüsüzce alınan dış borçların üretime ve istihdama yönelik olarak değil de şuursuz bir Batılılaşma uğrunda harcanması gibi yanlışlar yıkılışa giden süreci hazırlayan belli başlı etkenlerdir. Ayrıca yabancılara, dönme-devşirmelere ve hanedan soylulara çok fazla önem verilip, sistem onların kontrolüne bırakılırken sıradan halka, yerli halka, Türklere önem verilmemesi, onların sistemin dışına itilmesi de gözden kaçırılmamalıdır. Bütün bunlara, bir türlü sonu gelmeyen bağnazlık, din istismarı ile bunlara bağlı olarak akıl ve bilimin ihmal edilmesini de eklemek gerekir. Ayrı-

ca, 1853-1918 yılları arasındaki emperyalist baskılar ve saldırılar, girilen savaşlar da unutulmamalıdır.

Her şey bu kadar açıkken, 1919-1923 yılları arasında bu Osmanlı enkazından büyük bir mucize eseri "bağımsız ve çağdaş" yeni bir devlet çıkarmayı başaran Atatürk'ü suçlamak nankörlüktür, ahmaklıktır...

Şimdi nankörleri ve ahmakları bir kenara bırakıp Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan yokluktan söz edelim biraz... Söz edelim ki, bu yokluktan bağımsız ve çağdaş bir devlet çıkarmayı başaran Akl-ı Kemal'in nasıl bir mucizeye imza attığını çok daha iyi anlayalım.

İşte yokluk tablosu:

- Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'nın başında Edirne'den Hint Okyanusu'na dek uzanan 1.710.000 kilometrekare yüzölçümündeki toprağında; çeşitli ırk, din ve dillerdeki 22 milyonluk bir nüfusa sahiptir. Savaş sonunda devlet, topraklarının 1 milyon kilometrekaresine yakın bölümünü kaybetmiştir.
- 1919 yılında Türkiye'de sadece 8 milyon Türk yaşamaktadır. Ayrıca 1911-1918 yılları arasındaki aralıksız savaş döneminde 18-35 yaş arasındaki genç nüfusun büyük bir çoğunluğu kaybedildiğinden Türk toplumunun üretici gücü azalmıştır.[121]
- 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin elinde kalan Anadolu, Doğu Trakya ve Kuzey Irak; İngiltere, Fransa, İtalya, Ermenistan ve Yunanistan tarafından işgal edilmiştir. Anadolu'da işgal edilmeyen yerlerinin çoğunda ise ayrılıkçı Rumlar ve Ermeniler ayaklanmıştır.

---

121 Alptekin Müderrisoğlu, "*Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*" adlı kitabında, Kurtuluş Savaşı başlarken Anadolu nüfusunun 8 milyon olduğunu belirtirken, Tevfik Çavdar, "*Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Manzara-i Umumiye*" adlı kitabında o dönemde Anadolu nüfusunun 14 milyon olduğunu belirtmiştir. Tevfik Çavdar, **Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Manzara-i Umumiye**, İstanbul, 1971, s. 15.

- I. Dünya Savaşı'nda 2.850.000 kişiyi silah altına toplayan 58 tümenlik Osmanlı ordusunun savaş sırasında 700.000 kişiden fazla bir bölümü kaybedilmiş, geri kalanı Mondros Ateşkes Antlaşması ile dağıtılmış, sonunda 3-4 tümen donatılabilecek silah ile 30-35 bin savaşçıdan oluşan bir ordu kalıntısı kalmıştır.
- 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'ndan sonra en önemli iş kolu olan dokumacılık hızla gerilemiştir. Öyle ki, Osmanlı'daki ipek ve pamuk hammaddeleri önce Avrupa'ya çok ucuza ihraç edilmeye sonra da ihraç değerinin 10-15 misli fiyata iplik ve dokuma ürünü olarak Avrupa'dan ithal edilmeye başlanmıştır. 1913 yılında Osmanlı Devleti'ndeki pamuklu dokumanın 1272 tonu yerli fabrika ürünü, 14.753 tonu el tezgâhları ürünü, 48.303 tonu ise ithal malıdır.[122] "*Ulaşım yetersizliği nedeniyle ürünler büyük tüketim merkezlerine ulaştırılamamakta, bu yüzden Anadolu'nun bir kesiminden tarım ürünleri ihraç edilirken, tüketimin yoğun olduğu kesimlere aynı tarım ürünü ithal edilmektedir. İhraç mallarının %37'sini kuru üzüm, incir, susam, zeytin, zeytinyağı, palamut ve ham ipek gibi işgal altında bulunan Batı Anadolu ve Akdeniz bölgesi ürünleri teşkil ettiğinden, Kurtuluş Savaşı finansmanında kullanılabilecek ihracat gelirleri son derecede azalmaktadır. Yurtdışından sağlanacak silah ve cephane için gerekli dövizler, ancak işgallerden arta kalan toprakların kısır ihracat olanaklarıyla sağlanabilecektir.*"[123]
- Bütün önemli sanayi kolları yabancıların elindedir. 1913 yılı istatistiklerine göre yabancı sermayenin yurtiçi dağılımı şöyledir: Madencilik: 123 milyon kuruş. Elektrik-havagazısu: 343 milyon kuruş. Tütün vb. tekeller: 309 milyon kuruş. İmalat sanayi: 265 milyon kuruş. Toplamda: 1.040.000 kuruş.[124] Tevfik Çavdar'ın dediği gibi, "*Görüldüğü gibi ülkedeki en etkin sermaye grubu olarak gözüken yabancı*

---

122 Çavdar, age., s. 47.
123 Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, s. 31
124 Çavdar, age., s. 49,50

sermaye bile sanayileşme sorununu çözecek çapta değildir. Zaten gümrük duvarlarının yok denecek kadar zayıf oluşu dış ülkelerin mallarını Türkiye'ye doldurmuştu. Ülkede bu mallara rakip olacak bir sanayinin kurulması yabancı sermaye sahiplerinin çıkarlarına da aykırıydı."[125] 1914 yılı istatistiklerine göre Osmanlı Devleti'ndeki toplam yabancı yatırım miktarı 5.711.000.000 kuruştur. Bu yatırımlardan elde edilen yıllık 228 milyon kuruşun neredeyse tamamı yurtdışına aktarılmıştır.[126] Yapılacak basit bir hesapla 1914'te Osmanlı Devleti'nden dış ülkelere aktarılan para 3 milyar 112 milyon altın Osmanlı Lirasıdır.[127] Aynı dönemde Osmanlı Devleti'nin gelirleri ile dışarıya akan para birbirine eşittir. "*Osmanlı halklarının bu denli güçlü bir sömürü düzeni içerisinde refaha erişmesi ise tabii ki hiçbir zaman söz konusu değildir."*[128] Gerçek şu ki, Müslüman Türk halkı borç içinde kıvranırken, yabancılar Osmanlı'da yaptıkları yatırımlardan elde ettikleri gelirlerle kendi halklarının refah düzeylerini yükseltmişlerdir. İşte Atatürk "bağımsız ekonomi" diyerek her şeyden önce bu çarpık düzene isyan etmiştir.

- Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan sadece dört önemli fabrika vardır: Hereke İpek Dokuma, Feshane Yün İplik, Bakırköy Bez ve Beykoz Deri fabrikaları. Osmanlı'da ağır sanayi kurulamadığından İmalat-ı Harbiye dışında savaş araç ve gereçleri üreten ikinci büyük bir fabrika daha yoktur. 1915 istatistiklerine göre Osmanlı Devleti'nde 10 işçiden fazla işçi çalıştıran 282 iş yeri vardır ve bunların 165-170 kadarı İstanbul ve çevresinde, 60 kadarı İzmir'de, geri kalanı Bursa, Manisa, İzmit ve Adana'dadır. Bu nedenle Kurtuluş Savaşı'na katkıları söz konusu değildir.[129]. Bu 282 sanayi kuruluşundan %85'i yabancıların, %15'i Türklerin elin-

---

125 age., s. 50.
126 age., s. 117.
127 age., s. 117.
128 age., s. 178.
129 Bu işletmelerde 35.000 kişi çalıştırılmaktadır, 100'er kişiyi geçen işletmelerin sayısı sadece 153'tür. (Kalaycı, agm., s. 158.)

dedir.[130] Sanayi kuruluşlarının %27'sini oluşturan dokuma sanayisinde yaklaşık olarak 80 kurum vardır. Bu kurumlarda yün dokumacılığında 30, pamuk dokumacılığında 70 olmak üzere toplam 100 iğ vardır. Aynı tarihlerde İngiltere'de 55 milyon, Amerika'da 30 milyon, Almanya'da 14 milyon, Fransa'da 11 milyon ve Belçika'da 2 milyon iğ vardır.[131] Bu rakamlar, bir tarım ülkesi olan Türkiye'nin Osmanlı'nın son dönemlerinde pamuk tarımında ve dokumacılıkta ne kadar geri olduğunu çok açık bir şekilde gözler önüne sermektedir. Ayrıca, 1915 yılında bu kuruluşlardan sadece 182'si işler durumdadır.[132] Kurtuluş Savaşı sırasında 1921'de Anadolu'da yapılan sanayi sayımı sırasında bütün esnaf dükkanları da dahil 33.085 kuruluşta 76.216 işçi sayılmıştır. Beher işletmeye 2-3 işçi düşmektedir.[133] Bu arada 1915'te 165-170 arasında iş yeri olan İstanbul'da aynı dönemde tam 359 genelev vardır![134]

- Osmanlı Devleti, neredeyse bütün sanayi ürünlerini dışarıdan satın almıştır: Şeker, un ve hatta kiremit bile ithal edilmiştir. "*Tarımın kapalı alanlarda yapılması, nüfusunun %80'inden fazlası kırsal alanda yaşayan ülkenin kendi kentsel alanlarını, hatta komşu tarım bölgelerini besleyemez duruma gelmesini yaratmıştır. Nitekim, İstanbul'un buğday vb. tahıl ürünleri ihtiyacı sürekli olarak yabancı ülkelerden karşılanmıştır.*"[135] 1923 yılında Türkiye'de yerli fabrika üretiminin yurtiçi tüketimi karşılama oranı pamuklu kumaşlarda %10, yünlü kumaşlarda %40, ipekli kumaşlarda %5, sabunda %20, buğday ununda %60 idi. Porselen, cam, şeker,

---

130 Çavdar, age., s. 66. Çavdar, 1915 istatistiklerine göre Türkiye'de bulunan bu 282 iş yerinden %65-70'inin İstanbul ve İzmir'de olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bu iş yerlerinin %81'i özel kesime aittir. Bu iş yerlerinin çoğu dokuma sanayi alanında çalışmaktadır. (Çavdar, age., s. 54, 55, 56.)

131 Yavi, age., s. 77.

132 Çavdar, age., s. 58.

133 Aydemir, age., C 3, s. 334.

134 Çavdar, age., s. 151.

135 age., s. 26.

çatal-bıçak vb. gibi temel tüketim mallarının tümü ithalatla karşılanmıştır.[136] 1923 yılında Türkiye'nin dış ticaret rakamları, 50 milyon lira ihracat, 120 milyon lira ithalat şeklindedir. İhracat oranı %32 iken, ithalat oranı %68'dir.[137]

- Karayolu yok denecek kadar azdır. Şevket Süreyya Aydemir'in ifadeleriyle: "*Bütün Türk topraklarında adına şose denilecek tek kilometre yol yoktu. Mesela İstanbul'dan İzmit'e ancak sapa dağ yollarından ve güçlükle gidilebilirdi. Anadolu ve Trakya yolları kışın çok defa çamurlardan geçit vermeyen birtakım izlerden ibaretti. O kadar ki, Türkiye'de şoseler devlet istatistiklerinde bile yol olarak gösterilmiyordu.*"[138] Osmanlı Devleti'nde Misak-ı Milli sınırları içinde kalan karayolu 9711 kilometredir. Bunun 3477 kilometresi ıslaha muhtaç, 3283 kilometresi sürekli bakım isteyen ve 3026 kilometresi yeniden yapılması gereken niteliktedir.[139] 1920'lerin başında, iyi-kötü kullanılabilir karayolu ancak 4100 kilometre kadardır.[140] 1919 Türkiye'sinde 1000'e yakın otomobil vardır ve bunların 800 tanesi İstanbul'dadır. İzmir hariç tüm Anadolu'da sadece 100 civarında otomobil vardır.[141] Deniz yolları yabancıların kontrolündedir. 1919 yılında Osmanlı Devleti'nin elinde 3000 tondan fazla sadece 6 gemi vardır. Ayrıca takalar ve motorlar mevcuttur.[142] Milliyetçilerin elinde ise başlangıçta hiç gemi yoktur. Daha sonra Preveze ve Aydın Reis adlı iki gemileri olmuştur.[143] 7000 kilometre kadar demiryolunun tamamı yabancı şirketlerin olduğundan ve 1918'den sonra büyük bir bölümü işgal kuvvetlerinin eline geçtiğinden, demiryolu da yok denecek durumdadır. "*Kurtu-*

---

136 Kalaycı, agm., s. 158.
137 Aydemir, age., C 3, s. 340.
138 age., s. 335.
139 Yavi, age., s. 58, dipnot 19.
140 Kalaycı, agm., s. 158.
141 Çavdar, agm., s. 84.
142 age., s. 85.
143 Mütercimler, age., s. 144.

luş Savaşı'nda yalnızca işgaller dışında kalan 'U' biçimindeki Konya-Afyon-Eskişehir-Ankara demiryolu hattından yararlanılacak, Yunanlıların Afyon ve Eskişehir'i almasından sonra bu hatta önemini yitirecektir."[144]

- I. Dünya Savaşı nedeniyle fiyatlar artmış, büyük bir enflasyon baş göstermiştir. "*Savaş başında 100 olan tüketici fiyatlar endeksi, 1919 yılı Mayıs'ında 1215'e yükselmiştir. 1915 yılında çıkarılan kâğıt paralar hızla değer kaybetmeye başlamış, çıkarıldığı günlerde kâğıt para 1 altın Osmanlı Lirası ile satın alınabilen bir mal, 1919 yılında kâğıt para cinsinden 4,5 altın Osmanlı Lirası ile satın alınabilir olmuştur.*"[145] Osmanlı Devleti İstatistik İdaresi'nin 2 Kasım 1921'de hazırladığı bir rapora göre, 1914-1921 yılları arasında gerçekleşen enflasyon %1200 ile %1700 oranlarında artmıştır. Örneğin bu dönemde ekmeğin okka fiyatı 1.25 kuruştan 16 kuruşa kadar çıkmıştır. Rakamlara göre, 1914 yılı başında 225 kuruş olan dört kişilik bir ailenin toplam gıda harcamaları 1920 yılının ilk aylarında 3048.85 kuruşa yükselmiş ve bu dönemde gıda maddelerinin enflasyon oranı yüzde 1255 olmuştur. Aynı dönemde ısınma ve aydınlanmada enflasyon %1073, ev kirasında %1767, giyimde %847, diğer çeşitli harcamalarda ise %475 olmuştu. Bütün harcamaların toplamı dikkate alındığında 1914 yılı başında zorunlu ihtiyaçları için ayda 500 kuruş harcayan dört kişilik bir ailenin 1920'nin ilk aylarında 6138.80 kuruş harcamak zorunda kaldığı ve bunun da %1127'lik bir enflasyon oranına denk geldiği görülmektedir.[146] Ev kiraları, I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914'ten sonra %200-300 arasında arttığı için 18 Mart 1918'de çıkarılan bir kanunla kiralar dondurulmuştur.[147]
- I. Dünya Savaşı başlarında seferberlik ilan edilmesi ile Türk halkı büyük bir panik yaşamıştır. İstanbul bir anda ekmeksiz

---

144 Müderrisoğlu, age., s. 31.
145 age., s. 32.
146 Vahdettin Engin, Cumhuriyetin Aynası Osmanlı, İstanbul, 2000, s. 75-77.
147 Çavdar, age., s. 117.

ve tramvaysız kalmıştır. Halk fırınlara hücum etmiş, yaşanan izdihamlar sırasında ölenler olmuştur. Hükümetin yakıtlara el koyması nedeniyle başlayan enerji tasarrufu İstanbul'un elektriksiz kalmasına yol açmıştır. Tramvay seferleri azalmıştır. Savaş başlayınca temel tüketim malları başta olmak üzere mal sıkıntısı baş göstermiştir. Karaborsacılık artmıştır. Türk halkının çilesi Çanakkale Savaşlarından sonra daha da artmıştır. Halk açlıkla boğuşmuştur. 1915 yılı sonlarında İstanbul halkının içinde bulunduğu yoksulluk yabancı basma şöyle yansımıştır: "*Açlık başlamış durumda. Orta gelirli ve emekçi sınıfların sefaleti nefes kesecek ölçüde. Tifüs salgınının önü güçlükle alınabilmiş. İlgililerin söylediklerine göre Almanların bu konudaki yardımları hayli geniş olmuş. (...) Sokaklarda rastladığımız insanların yüzleri sarı, elmacık kemikleri zayıflıktan fırlamış, gözleri bütün anlamlarını yitirmiş; dik ve zayıf bakıyor. İstanbul'da açlıktan insanların ölüp ölmediğini bilemiyorum. Bunu öğrenmek de zor. Ama sokaktaki alil, sarsak, inmeli, titrek insanların sayısı günbegün artıyor. Eskilerin en önemli gıdası çeyrek ekmek, peynir ve zeytin. 1.25 dolara zor bulabiliyorsunuz. Tereyağının kilosu 5, peynirin 7 ve zeytinin de 1.5 dolar civarında. Açlık ve artan sefalet... Pera hariç geceleri karanlıklar içindeki şehri tanımlayacak deyimler bu iki kelimeden ibaret.*"[148]

- 1854'ten beri devam eden dış borçlar, I. Dünya Savaşı'nda yapılan borçlanmalarla birlikte toplam 303.700.000 liraya ulaşmıştır.[149] İlginç olan, 1919'da Türkiye, dış borçların %57'sinin alacaklıları olan İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından işgal edilmiştir.
- I. Dünya Savaşı başında 6 milyon lira olan bütçe açığı, 1919 yılında 94 milyon liraya yükselmiştir. Devlet bir kere daha iflas etmek üzeredir. Öyle ki, 1919 yılı başlarında başkent İstanbul'un halkı açtır. Önemli gelir kaynaklarının Düyun-u

148 New York Times, 11 Nisan 1917 'den nakleden Çavdar, age., s. 115,116.
149 Müderrisoğlu, age., s. 32.

Umumiye'nin elinde bulunması, geri kalan gelir kaynaklarının da yetersiz olması nedeniyle Osmanlı Devleti, başkent halkına ekmek verebilmek için gereken 3 milyon lirayı bulamadığından dış borçlanmaya gitmiştir. 1919 yılı Mayıs ayında devlet, subay ve memur aylıklarını ödeyemez duruma gelmiştir.[150] Halkına ekmek, askerine subayına maaş bulamayan aynı devletin, Anadolu'daki Kuvayı Milliyecileri yok etmek için hazırladığı paralı ordu Kuvayı İnzibatiye'ye 1.250.850 lira ödenek ayırabilmesi çok düşündürücüdür. Türk parasının değeri de çok fazla düşmüştür. Örneğin Temmuz 1915'te kâğıt para, 1 TL ile satın alınabilirken Kasım 1917'de 5.50 TL ile satın alınabilmiştir. Yani I. Dünya Savaşı'nın sonuna gelindiğinde paranın değeri dört mislinden fazla düşmüştür.[151] (Bu arada kâğıt para alınıp satılan bir mal olmuştur). Kurtuluş Savaşı sonrasında kimse de para kalmamıştır. Falih Rıfkı Atay'ın anlattığına göre, Batı Anadolu'da Yunanlılarca yıkılmamış bazı kasabalardaki sinemalara "para yerine yumurta verilerek" girilmiştir. 1923 yılında bir altın 600 kuruş, bir dolar 120 kuruş ve bir sterlin 810 kuruştur.[152]

Ruşen Eşref Ünaydın, Kurtuluş Savaşı'nın başlarında, 25 Ekim 1919'da Amasya'da Atatürk'le yaptığı üçüncü mülakatta Anadolu'yu ve Anadolu insanının perişanlığını şöyle tasvir etmiştir:

"Anadolu'nun hayli yerlerinden geçtik... İşlenmemişti. Yolları, köyleri haraptı... Çuval giyen kadınlar gördük ki, kıyafetlerinde cinslerinin zarafetinden eser yoktu. Belinden aşağısı çıplak, şiş karınlı, sıska çocuklar gördük. Havuç sapları kemiriyorlardı. Peştamal eskilerine sarınmış kız çocukları sabah ayazlarında titreşiyordu. Bu maddi ve manevi sefalet, idaresizlikten usul bilmemekten, bakımsızlıktan ileri geldi. Hiç şüphe yok... Bunları

150 age., s. 33.
151 Çavdar, age., s. 100.
152 Aydemir, age., C 3, s. 340.

azaltmak, toprağımızın kaynaklarından istifade etmek için gayet büyük bir servete, usule dayanan sebatkar bir çalışmaya muhtacız... Peki harici bir kuvvet bize yardım etmezse kendimizi bu girdaptan nasıl çıkarabileceğiz? Zaten kendi kendimize bu hali bulduk. Bundan sonra da kendi kendimize kalırsak ne olacağız? Bilhassa maddi ve manevi sefaletleri büsbütün arttırmış uzun bir harp yorgunluğundan ve bozgunluğundan sonra..."[153]

Benim "*Yok Ekonomisi*" diye adlandırdığım bu durumu, Ersal Yavi, "*Batırılan Bir Ülke Nasıl Kurtarılır?*" adlı kitabının birinci bölümüne "*Yoklardan Var Etme Mücadelesi*"[154] diye adlandırmıştır, ki çok haklıdır.

Kurtuluş Savaşı öncesindeki durumu özetlemek gerekirse:

- İnsan gücü yok, erkek nüfus az. Tüm ülkede 8 milyon kişi kalmış,
- Kara gücü, hava gücü, deniz gücü yok. Ordu yok,
- Ekonomik işletmeler ve altyapı yok. İşletmelerin tamamı yabancıların elinde,
- Elde kalan topraklarda kayda değer ekonomik faaliyet yok,
- Karayolu yok, demiryolu yok (Demiryolları, yabancıların ve işgal güçlerinin kontrolünde),
- Para yok, Dış borç çok.

Özetle: Yok...Yok!..

Kurtuluş Savaşı sonrasındaki durum çok daha kötüdür. "Yok işte!.. Daha kötü ne olabilir?" dediğinizi duyar gibiyim. Öyle demeyin! İnanın yoktan da kötüsü vardır bazen... Örneğin Kurtuluş Savaşı sonrası koşullar yoktan da kötüdür. Osmanlı Devleti'nden kalan az çok insan gücü, az çok askeri güç, iyi kötü bir ekonomi, az da olsa tarım... Her şey, Türkün ölüm kalım savaşı sırasında eriyip gitmiştir. Geriye hiçbir şey kalmamıştır. Acımasız Yunan işgali sırasında şehirler, köyler, yakılıp yıkılmış, tarlalar, ekinler yakılıp yok edilmiş, genç kızların ırzına geçilmiş,

---

153 Ruşen Eşref, **Tasviri Efkar**, 29 Kasım 1919'dan aktaran **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, C 4, İstanbul, 2005, s. 382.

154 Yavi, **age.**, s. 39.

insanlar vahşice katledilmiştir. Batı Anadolu'da taş taş üstünde kalmamıştır. Anadolu baştan sona harabe haline gelmiştir.[155]

I. İnönü ve Sakarya Savaşı'ndan sonra Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Halide Edip Adıvar ve Ruşen Eşref Ünaydın'dan oluşan bir gazeteci kurulu "Yunan mezalimini" belgelemek için Batı Anadolu gezisine çıkmışlar, köy köy, kasaba kasaba gezip savaş yorgunu insanlarla konuşarak bir kitap hazırlamışlardır. Yakup Kadri Karaosmanoğlu, "*Vatan Yolunda*" adlı anılarında savaş sonrasındaki o gezide Batı Anadolu'da gördüklerini şöyle anlatmıştır:

"*Simav'da yangın tahribatı... (...) Bazen bir köyde ortada bir yığın taş görünüyor. Son muharebe esnasında düşmanın yaktığı şehirleri, köyleri hesaba katmıyorum. Geçenlerde bir ecnebi gazete muhabiri bütün harabeleri dolaştı. Kömür olmuş kereste yığınlarına karışan insan kemiklerini ve memelerinden ağaçlara çivilenmiş kadın cesetlerini hep gördü. Bu kadın muhabir bu kadar facia önünde az daha aklını kaybediyormuş. Yarın öbür gün bizim gideceğimiz Gördes bu facialar itibariyle ne Bilecik'ten, ne Söğüt'ten ne Simav'dan daha aşağıdır. Şu hususla ki, düşman bu kasabayı sırf ruhunun vahşi heveslerini tatmin için yakmıştır.*"[156]

Yakup Kadri gördüklerini anlatmaya devam ediyor; sadece gördüklerini anlatmıyor, hissettiklerini de ekliyor, çok çarpıcı analizler yapıyor:

"*... Gözlerim biraz ötedeki yanmış köy harabelerine isabet ediyor. Yanmış köy harabeleri... Düşmanın bize hatıra olarak bıraktığı şeyler arasında en çok bu harabelerdir ki bizi uzun müddet yanlarında alıkoyuyor, kalbimizden kavrıyor.*

Zaten bizim burada asıl vazifemiz, bütün bu köyleri bir bir dolaşmak, köylülerle bir arada Yunan faciasını tetkik ve tespit et-

155 Zeki Sarıhan, "*Kurtuluş Savaşı Kadınları*" adlı önemli eserinde "*Kadınlar Üzerinde Düşman Vahşeti*" başlığı altında belgelere dayalı olarak Yunan, Fransız ve Ermeni işgalci güçlerinin Anadolu'da Türk kadınına yaptığı işkenceleri, eziyetleri, taciz ve tecavüzleri olanca açıklığıyla anlatmıştır. (Sarıhan, age., s. 55 vd.) İşgalcilerin Anadolu'da Türk kadınlarına, Türk kızlarına yaptıklarını okuyunca dehşete kapılmamak, irkilmemek, gözyaşı dökmemek ve başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere bu vatanı kurtaranlara minnet duymamak mümkün değildir.

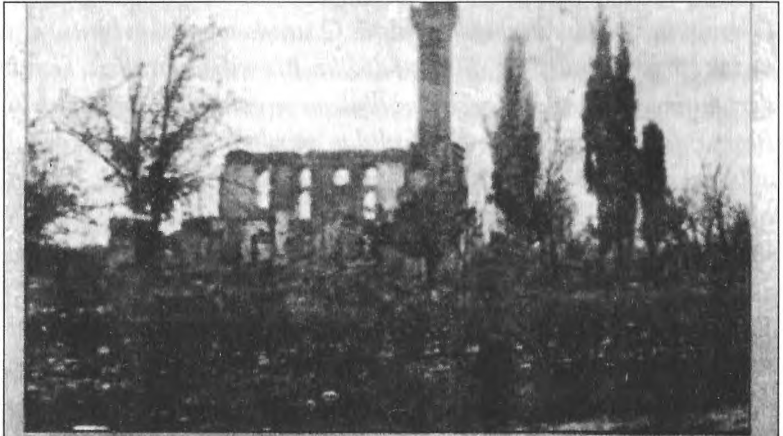
156 Karaosmanoğlu, age., s. 154.

mek ve görüp işittiklerimizi bir kitap halinde Erkan-ı Harbiye'ye vermekti. (...) Düşman çekilirken her şeyi öyle sistematik bir tarzda yok etmişti, öylesine taş taş üstünde bırakmamıştı ki, insan ilk bakışta buralarda bir zamanlar oturanlar var mıydı, diye şüpheye düşerdi. Sonra o yıkıntılar arasından bazı hayat eserleri seçer gibi olunca irkilir ve kaçıp gitmekten kendini güç zapt ederdi. İçinden bunlar birtakım canlı mahluklar mıdır, hayaletler midir, yoksa bostan ve tarla korkulukları mıdır, demeğe kalmaz biraz evvel görünenler birden bire ortadan kaybolup gidiverirlerdi. Bunun üzerine biz ne yapacağımızı şaşırıp kalırdık.Arkalarından seslenecek miyiz? Onları aramaya çıkacak mıyız? Zira hissederdik ki, onlarda bizden ürkmüş, her biri bir kovuğa sinmiştir. O sırada içimizden biri, 'Yahu neden kaçıyorsunuz? Biz düşman değiliz. Biz yurttaşlarınızız. Sizinle dertleşmeye, başınızdan geçenleri dinlemeye geldik' demeye görsün. Biraz önce işittiğimiz tek tük fısıltılar, mırıltılar, kısık kısık çocuk ağlamaları da susar, her yanı bir mezarlık ıssızlığı sarardı. Bozkırın havasında dünyanın son saati çalmış gibi olurdu. Dünyanın son saati mi? Fakat on gün evvelki Sakarya Meydan Muharebesi'nin, zaferi bizlere kendi dünyamızın doğuşunu müjdelememiş miydi? Yüreğimde bu müjdenin kuvvetiyle yeniden viranelerin içine dalardık. Zafer, zafer, zafer!.. Fakat bunun şevkini, taş yığınlarının arkasından, kovukların içinden ürkek ürkek uzanan kafalara nasıl anlatmalı? Bunlar artık hiçbir iyi şeye inanmıyorlardı. Bunlar sefaletin yoksulluğun, açlığın, çıplaklığın en son haddinde, yere geçecekleri, toprağa gömülecekleri anı bekler gibiydiler. 'Siz nereden geldiniz? Kimsiniz? Nesiniz?' dercesine şaşkın şaşkın yüzümüze bakıyorlardı. Biz onlara ancak dört beş kilometre ötede Polatlı diye bildikleri ve kim bilir kaç defa gördükleri bir kasabadan değil, hayallerinin erişemeyeceği kadar uzak alemden gelmiş yaratıklar gibi görünüyorduk. Başlarına inen zulüm ve işkence yumruğu altında o derece sersemlemiştiler. Bunun içindir ki bir köyden kalkıp öbür köye varınca uzun bir müddet vaktimizi, onları evvela kendimize alıştırmak, sonra kötülük etmemeye geldiğimize inandırmak, daha sonra da dertlerini deşebilmek imkânlarını aramakla geçiyordu..."[157]

157 age., s. 185-187.

Yakup Kadri'nin şu gözlemi çok anlamlıdır: *"Bunlar artık hiçbir iyi şeye inanmıyorlardı. Bunlar sefaletin yoksulluğun, açlığın, çıplaklığın en son haddinde, yere geçecekleri, toprağa gömülecekleri anı bekler gibiydiler."* Aslında "Kurtuluş Savaşı sonrasında Osmanlı'dan nasıl bir miras kaldı?" sorusunun yanıtı Yakup Kadri'nin bu gözleminde gizlidir.

Görülen o ki, Cumhuriyet'i kurarken Atatürk'ün elinde, inancı ve güveni sarsılmış, sefaletin, açlığın ve çıplaklığın pençesinde, savaş enkazı durumunda bitkin bir halk vardır.



Fotoğraf altı: Yunanlılar tarafından yakılan Orhangazi kasabası cami-i şerifi. (Orhangazi kasabası tahminen 1000 haneli olup Yunanlılar tarafından bilcümle emakini diniyye ve resmiyesiyle kamilen ihrak ve ahalinin kısmi azami katil ve imha ve eşya ve nakitleri gasb ve yağma edilmiştir.)

Atatürk, 19 Ocak 1923'te İzmit'te halka konuşmasında ülkenin yoksulluğunu, perişanlığını şöyle anlatmıştır:

"Memlekete bakınız! Baştan sona kadar harap olmuştur. Memleketin kuzeyden güneye kadar her noktasını gözlerinizle görünüz. Her taraf viranedir. Baykuş yuvasıdır. Memlekette yol yok. Memlekette hiçbir uygar kurum yoktur. Memleket ciddi düzeyde viranedir; memleket acı ve keder veren, gözlerden kanlı yaş akıtan feci bir görüntü arz ediyor. Milletin refahı ve mutluluğundan söz etmek mümkün değil. Halk çok yoksuldur, sefil ve çıplaktır."

İşte yokları var edip, yok ekonomisinden bağımsız bir ekonomi yaratmayı başardığı için Akl-ı Kemal çok önemlidir.

Gerçek Bir Ekonomi Mucizesi: KEM

> *"Siyasi, askeri başarılar ne denli büyük olursa olsunlar ekonomik başarılarla taçlandırılamazlarsa sürekli olamaz, az zamanda sönerler..."*
>
> Atatürk, 1923

Kurtuluş Savaşı başlarken Osmanlı Devleti iflas etmiş, hükümet İstanbul halkına ekmek, asker ve subaylarına maaş veremez hale gelmiştir. Parasızlık öyle kötü bir hal almıştır ki posta idareleri havale edilmek üzere kendilerine verilen paraları, idare memurlarının maaşlarına ve çeşitli devlet hizmetlerine ayırdıkları için paralar asıl sahiplerine verilememiştir. Örneğin 1921 Ocak ayı başlarında Erzurum posta idaresi halka 350.000 lira borçludur.[158] Ayrıca Osmanlı Devleti'ni yöneten İngiliz kuklası Padişah Vahdettin ve Sadrazam Damat Ferit, ellerindeki parayı Milli Hareketi güçlendirmek için değil yok etmek için harcamışlardır. Tarım ülkesi Türkiye (!) 1923 yılında ABD, Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan'dan 3 milyon İngiliz Lirası ekmeklik buğday satın almak zorunda kalmıştır.[159]

---

158 Yavi, **age.**, s. 183.
159 Johannes Glosneck, **Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye**, C 3, çev. Arif Gelen, İstanbul, 1998, s. 43-44.

TBMM açıldığında ortada gerçek anlamda bir bütçe yoktur. Ancak direnişi örgütlemek, isyanları bastırmak, düzenli ordu kurmak için ciddi bir bütçeye ihtiyaç vardır. Bu nedenle Atatürk öncelikle bir İktisat (Ekonomi) Bakanlığı kurmuştur. Bakanlık, yerel kongrelerin gayretleriyle, halktan toplanan vergilerle, İstanbul'dan kaçırılan silah ve cephanelerle, Hindistan Müslümanlarının yaptıkları yardımlarla, Rusya'dan alınan paralar ve silahlarla bir bütçe oluşturmaya çalışmıştır. Ama nafile!

Para yokluğu hat safhadayken Kütahya-Eskişehir Savaşlarında Türk orduları önemli kayıplar vererek Sakarya'nın doğusuna çekilmiş, Afyon, Kütahya, Eskişehir kaybedilmiştir. Böylece TBMM, kaybedilen toprakların vergi gelirlerinden de yoksun kalmıştır.

TBMM'nin elinde ne Türk Lirası ne hisse senedi ne de tahvil vardır. Daha önce borç veren ülkeler şimdi ülkeyi işgal etmiş düşmanlar durumundadır. Sovyet yardımı yetersiz kalmıştır. Savaş bütün şiddetiyle devam ettiğinden ve az sayıdaki sanayi kuruluşu ve fabrika işgal altındaki İstanbul, İzmir, Bursa gibi şehirlerde kaldığından üretim yoktur. Dolayısıyla satıp para kazanacak herhangi bir ürün de yoktur.

Bu yokluklar içinde Atatürk'ün Sakarya Savaşı öncesinde yayımladığı Tekalif-i Milliye Emirleri biraz olsun orduyu rahatlatmıştır.

Bütün yokluğa, parasızlığa rağmen Atatürk, Kurtuluş Savaşı yıllarında para basma yoluna gitmemiştir. Ayrıca Ankara'nın elinde para basacak teknoloji ve matbaa da yoktur.

Atatürk dış borçlanmaya da gitmemiştir. Kurtuluş Savaşı'nın finansmanı, zorunlu olarak yapılan ayni ve hizmet karşılığı iç borçla sağlanmıştır. Böylece Kurtuluş Savaşı enflasyonsuz kazanılmıştır.

Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı yıllarında kaleme aldığı not defterlerine şöyle bir göz gezdirilecek olursa o günlerdeki yokluğun ve yoksulluğun boyutları daha iyi görülecektir. Çok daha önemlisi Atatürk'ün bu yokluğa ve yoksulluğa karşı hiç umutsuzluğa kapılmadan, nasıl her şeyi en ince ayrıntısına kadar planlayıp bir bütçe oluşturduğu anlaşılacaktır.

İşte birkaç örnek:

Atatürk'ün Temmuz 1921 tarihli 16 numaralı not defterine aldığı bazı kısa notlar şunlardır:

"*Kasım ayında yer meselesi. 11.000 küsur hâlâ verilmemiş.*

Ekim ayı 5200 lira battaniye parası verilmemiş.

6020 maliyeden alacağı var verilmemiş.

Manifatura, bez, hassa, 4030 küsur makara, 1 vapur levazım mübadele keyfiyeti ile cevaba taassutta

Diyap Ağa'nın ödeneği...

Bütün ahalide hayvan...

İnebolu'ya gelmiş zabitanın toplanması...

Şark'tan silah...

Zabit-merkep...

Süngü-Kılıç...

Samsun'da tütünler Amerikalılara satılsın. Trabzon'dan buraya veya geriye seri ve emin nakliyat..."[160]

1922 yılı Mart-Nisan aylarına ait 19 numaralı not defterinde de şu notlar vardır:

"*Maaş meseleleri, emir verdim. Ulaştırıp veriniz.*

Ordunun teçhizatının ikmali için 45-50 milyon lira (lazım).

Akşehir'de para olsaydı çok şey sipariş edebilecektir. Ve belki de iki haftada gelecektir.

Harekata başlayabilmek için 200.000 cepheye, 300.000 Başkomutanlık nakliyatı için verdim.

Bir miktar para verebilmek için 420.000 lira istiyorum. Maliye Vekili çalışıyor.

Bir tarafta Fransa'dan, bir tarafta Rusya'dan ihtiyacımızı temine çalışıyoruz.

Bazı ordu kumandanları, maaş meselesini ortaya koyarak orduyu rencide etti.

Maaş hakkındaki emir olamıyor.

Maliye Vekili Hasan Bey'le görüşeceğim."[161]

---

160 Mithat İnan, age., s. 76, 80, 81.
161 age., s. 101, 102.

Atatürk, Mart 1922 tarihli 19 numaralı not defterinin "27 Mart Pazartesi" gününe ait sayfasında Rusya'dan alınan silah, cephane ve para yardımına ilişkin olarak şu notlara yer vermiştir.

"*Kronze gideli bir şey verilmemiştir.*

11 vagon fişek teslim ettik, diyorlar.

Bir radyo verdik, diyorlar. Almadık.

Bir fişek fabrikası da Batum'da. Bazı alet ve edevatı henüz Moskova'da. Ancak onlarla istifade edilebilir hale gelir.

Geçen seneden bakiye para (3.5 altın ruble Tiflis'e geldi, diyorlar. Halbuki bu 4.5 milyon lira)

338 senesi için 10 milyon ruble verecekler !

Top.

Akşam saat 08.00'da Aralof ile Abilof geldiler. Ciddi bir şey görüşmedik..."[162]

Atatürk'ün bu kısacık notları, onun Kurtuluş Savaşı'nın finansmanını sağlamak için verdiği olağanüstü mücadelenin inkar edilemez belgeleridir. Görüldüğü kadarıyla Atatürk, o zor koşullarda Kurtuluş Savaşı'na maddi kaynak yaratmak için her yolu denemiştir. Sürekli plan ve program yapmış, sürekli düşünmüş ve sürekli küçük notlar almıştır. Akl-ı Kemal'in akıl defteri olarak adlandırılabilecek o küçük not defterlerinin solmuş sarı yaprakları arasına uygarlık tarihinin en zor, en imkânsız muhasebe hesaplarını yapmış ve bu hesaplarla emperyalizmi yenmeyi başarmıştır.

Atatürk savaşın son yılında, 1922'de yaptığı bir konuşmada bu başarıyı şöyle özetlemiştir:

"***Her şeyden önce hayat ve bağımsızlığımızı sağlamaktan ibaret olan ulusal amacımıza ulaşmaktan başka bir şey düşünemeyiz. Dolayısıyla bizce önemli olan mali gücümüzün bunu sağlayıp sağlamayacağıdır. 1920 ve 1921 yıllarının deneylerine ve olumlu hesaplarına ve bugünkü iç koşullara ve ekonomimizin bu geçen iki yıla oranla kıyas kabul etmez derecede iyi bir halde bulunmasından hasıl olan kati ümitlere dayanarak arz edebilirim ki, memleketimizin doğal kaynakları, ulusal dava-***

---

162 age., s. 114.

mızın emniyetle oluşmasına yeterlidir. Mali gücümüz bugüne kadar olduğu gibi dışarıdan borç almaksızın dahi, yoksulluk içinde olmakla beraber, memleketi yönetme amacına ulaşmasını sağlayacaktır."

Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi politikasını daha Kurtuluş Savaşı devam ederken belirlemiştir. Bu amaçla daha savaş sırasında Sosyolog Ziya Gökalp'in başkanlığında bir kurul oluşturmuştur. Çalışmalarını Ankara garındaki bir vagonda yürüten bu kurulun toplantılarına fırsat bulduğunda kendisi de katılmıştır.[163]

Atatürk, benzerine az rastlanacak bir şekilde bir taraftan askeri planlar yaparken, diğer taraftan ekonomi planları yapmıştır.

Atatürk'ün ekonomi planları kapitalizmi ve sosyalizmi aşan, halkçı, dolayısıyla demokrasiye uygun, mazlum milletlerin kurtuluşunu sağlayacak, bağımsızlığı esas alan yeni bir ekonomik model geliştirmeye yöneliktir. Bu model geliştirilmiştir. Prof. Özer Ozankaya'nın ifadesiyle: "*Cumhuriyet yüzlerce yıl bayındırlıktan yoksun kalmış, sömürülmüş, yakılıp yıkılmış ülkenin kalkınıp zenginleşmesinin ve bir uçtan öbürüne bayındırlaşmasının da güvencesi olmuştur. Bu güvence Türk Devrimi'nin ekonomi alanında da uygar insanlığa sunmuş olduğu dikkate değer modelde saklıdır.*"[164]

Karma Ekonomi ve Devletçilik olarak adlandırılan bu modelin asıl adı Kemalist Ekonomi Modeli (KEM)'dir.

"*Atatürk, dünyanın bilinen ve uygulanan başlıca ekonomik sistemlerine bağlı kalmadan ülke gerçeklerini göz önüne alarak, demokrasi ilkelerine bağlı kalarak Türk ulusunun ihtiyaçlarına, istek ve arzularına, milletin kabiliyetlerine uygun olarak bir sistem oluşturmuştur. Hızlı ve dengeli ekonomik kalkınma modeli ile dönemin en büyük ekonomi mucizesini meydana getirmiştir. 'Kemalist Ekonomik Kalkınma Modeli' olarak adlandırılan ekonomi modeli, 15 yıl gibi kısa bir uygulama süresinde sosyalizm*

163 Özer Ozankaya, **Cumhuriyet Çınarı**, Ankara, 1994, s. 265.
164 age., s. 265.

ve kapitalizm gibi ekonomik sistemlerden üstün olduğunu göstermiştir. Uyguladığı ekonomik kalkınma modeli ve uygulamada aldığı sonuçlar birçok az gelişmiş ülkeye örnek olmuştur."[165]

Kemalist Ekonomi Modeli'nden ilk söz edenlerden biri Prof. Mustafa Aysan'dır. Prof. Aysan, Atatürk'ün ekonomik kalkınma alanında "*dehasının ışıklarını yansıtan bir ekonomik kalkınma modeli geliştirdiğini, uyguladığını ve büyük ekonomik sonuçlar aldığını*" ifade etmiştir.[166]

Prof. Aysan, Kemalist Ekonomi Modeli'ni nasıl fark ettiğini şöyle anlatmıştır: "*Atatürk'ün Ekonomi Kalkınma Modeli'nin ilk belirtilerini 1960'ların başında incelemeye başladığım 'İktisadi Devlet Teşekkülleri' ile ilgili çalışmalarım sırasında saptamıştım. Bu konu ile ilgili çalışmalarım, bu kuruluşların bütün toplumu kapsayan bir ekonomik kalkınma modelinin uygulama araçlarından olduğunu ortaya çıkarmıştır. 1930'larda Atatürk'ün yakın ilgisi ve teşvikleriyle kurulan IDT sisteminin bazı özellikleri, beni bu alt sistemin büyük sistemini aramaya yöneltmiş, bu arama Atatürk'ün büyük 'Ekonomi Devrimi'ni başlattığı gerçeğini ortaya çıkarmıştır."*[167]

Kurtuluş Savaşı'nın finansmanının sağlanması ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sırasında uygulanan Kemalist Ekonomi Modeli büyük bir başarı göstermiştir. Yerli ve yabancı uzmanlar bu modeli, kapitalizme ve sosyalizme/Marksizm'e alternatif bir model olarak sunmuşlardır. Prof. Özer Ozankaya'nın değerlendirmesiyle: "*Bu model (KEM) ulusal egemenlik ilkesinin yalnız siyasal demokrasiyi sağlamakla kalmayıp, gerçek anlamda ekonomik kalkınmanın ve gönence ulaşmanın da kaldıracı olduğunu kanıtlamıştır. Bu özelliği ile Türk devrimi 19. yüzyıldan beri dünyaya dayatılagelen kapitalizmi de, kollektivizmi de, Atatürk'ün ifadesiyle, 'demokrasinin belirgin nitelikleri' açısından aşmış, geride bırakmıştır. Özel önem taşıyan bir yönü de, geri bı-*

---

165 Gülten Dursun-Nevzat Dursun, "*Atatürk'ün İktisadi Görüşleri ve Döneminin İktisadi Politikası*", **Atatürk Haftası Armağanı, Atatürk'ün Doğumunun 125'inci Yılı Armağanı**, ATSE Yayını, 10 Kasım 2006, s. 92.

166 Mustafa A. Aysan, "*Atatürk'ün Ekonomik Görüşü*", **Atatürk Yolu**, Ankara, 1987, s. 70.

167 **agm.**, s. 70, dipnot, 2.

rakılmış ülkelerin koşullarına özellikle yanıt veren bir model olduğu gibi, gelişmiş toplumların bunalımlarını aşmalarını sağlayabilecek ilkelere de dayalı olmasıdır. Yazık ki özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra, dünyayı ikiye bölen soğuk savaş ortamında, kapitalizm ve kollektivizm hemen her yerde eleştiri kabul etmez birer doktrin gibi zorla uygulatıldı ve Atatürk'ün 1930'larda başarıyla uyguladığı bu model görmezlikten, bilmezlikten gelindi."[168]

1950'lerde Prof. Maurice Duverger, Kemalist Ekonomi Modeli'nden şöyle söz etmiştir:

"*Kemalist sistem, az gelişmiş ülkelerin Moskova ve Pekin etkisinde kalmamış olmalarında hem doğrudan hem de dolaylı biçimde etkili olmuştur. Kemalizm, Kuzey Amerika ve Batı Avrupa düzenlerinde (kapitalizmde) bulunmayan nitelikleri ile Marksizm'in gerçekten seçeneğidir. Marksizm uygulamasına girmek istemeyen ülkeler, Batı demokrasisinde gördükleri yetersizliklere çözüm getiren Kemalist düzeni tercih edebilirler.*"[169]

Prof. Mustafa A. Aysan da aynı kanıdadır:

"*Atatürk'ün ekonomi politikası, çok sevdiği ulusunun çağdaş uygarlık düzeyine ulaştırılması hedefine yöneliktir. Bu uygarlık düzeyi zamanının Batı Avrupa toplumlarında örnekleri görülen bir ekonomik refah düzeyidir. Ancak, bu Kemalist ekonomik kalkınma modeli, dünyanın ezilen uluslarına örnek teşkil edecek özellikler taşımaktadır. Aynen siyasal bağımsızlık konusunda dünyanın ezilen uluslarına verdiği örnek gibi...*"[170]

Bizzat Kemalizm'in kuramcıları, mazlum milletlere örnek olacak bir ekonomik model geliştirmek istediklerini belirtmişlerdir. Örneğin, Vedat Nedim Tör, *Kadro* dergisindeki bir makalesinde bu konuda şunları yazmıştır:

"*Devrimimizin ekonomi alanındaki anlam genişliği üzerinde duralım... Kapitülasyonların kaldırılması, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kaldırılması, gümrük bağımsızlığının sağlanması, yeni Türkiye devletiyle ilgili dış devletler arasındaki savaşın zaferleridir.*"

---

168 Ozankaya, age., s. 265.
169 Prof. Maurice Duverger'den nakleden Ozankaya, age., s. 266.
170 Aysan, agm., s. 71.

Tör, daha sonra, "*Ekonomik Devrimimizin anlamı ve hedefi nedir?*" sorusunu sorup bu soruya şu yanıtı vermiştir:

"*Bir sömürge ekonomisi olmaktan kurtulup bir millet ekonomisi yaratmak. Bu konuyu böylece anlatmak bile başlı başına uluslararası bir olaydır. Çünkü her sömürge milletinin ideali, bu konuyu böylece anlatmaktır. Bu itibarla davamızın sadece milli değil, aynı zamanda uluslararası bir önemi vardır.*

Bağımsız bir millet ekonomisi kurabilmek için er geç aynı yoldan geçmek mecburiyetinde kalacak olan sömürge milletlerine örnek olmak mevkiindeyiz."[171]

Dahası, bizzat Atatürk, daha 1922'de, "***Doğuluları Batılıların altına düşüren ayrıcalıklar kalkmalıdır,***" diyerek ezilen-sömürülen Doğulu uluslara örnek olabilecek bir "bağımsız ekonomi modelinden" söz etmiştir:

"***Bağımsızlık yabancı düşmanlığı demek değildir. Bilakis eğer yabancılar Türklere esir muamelesi etmek arzusunda değillerse gelsinler. Hangi millete mensup olursa olsunlar, bunlar çalışmak istedikleri takdirde Türkiye'de iyi karşılanacaklardır. Fakat Türkleri Avrupalılardan aşağı tutan teorinin artık uygulanması zamanı geçmiştir. Bundan sonra Doğulular ve Batılılar karşısındakine aynı şekilde muamele etmelidir. Birbirleri için eşit insanlık hakları tanımalıdır. Artık, Doğuluları Batılıların altına düşüren imtiyazlar kalkmalıdır.***"[172]

Türkiye'nin 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nden en az zararla çıkmasını sağlayan Kemalist Ekonomi Modeli başta Almanya olmak üzere bu krizden etkilenen bazı gelişmiş Batı ülkeleri tarafından bile uygulanmıştır. Örneğin "*Almanya, Türkiye'nin izinden giderek kambiyo kontrolü rejimine geçti ve enflasyonu önledi.*"[173]

---

171 Kadro dergisi, Sayı: 1, Ocak 1932'den aktaran Mütercimler, **age.**, s. 878 (sadeleştirilmiştir).

172 (Atatürk'ün 11 Mart 1922'de Vakit gazetesi muhabirine verdiği demeç.) **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, C 12, s. 295.

173 Metin Aydoğan, **Ülkeye Adanmış Bir Yaşam, Atatürk ve Türk Devrimi**, C 2, İzmir, 2008, s. 327.

Kemalist Ekonomi Modeli'nin temel ilkeleri, önce Atatürk'ün 1 Mart 1922 tarihli meclis konuşmasında, sonra 17 Şubat 1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'nin açış konuşmasında daha sonra 1930'da kaleme aldırdığı *"Medeni Bilgiler"* kitabında, son olarak da 1933 yılında hazırlanan I. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda karşımıza çıkmaktadır. Atatürk'ün hazırladığı, ancak Atatürk'ün rahatsızlığı nedeniyle Başbakan Celal Bayar'ın 29 Ekim 1938 tarihinde meclis kürsüsünden okuduğu konuşmadaki ekonomik veriler ve analizler de Kemalist Ekonomi Modeli'nin bir bilançosu gibidir.

Atatürk Kemalist Ekonomi Modeli'nden ilk olarak Kurtuluş Savaşı'nın en sıkıntılı döneminde, 1 Mart 1922'de TBMM'de yaptığı konuşmada söz etmiştir. Metin Aydoğan'ın ifade ettiği gibi: *"Toplumu ilgilendiren bu söylev şaşırtıcı bir özelliğe sahipti. Sanki sonucu henüz belli olmayan yaşamsal bir savaş sürerken değil de barış zamanında olağan bir meclis açılışında yapılıyordu. Zaferden o denli emindir ki; yönetim yapılanması, adli sorunlar, sağlık ve sosyal yardım işleri, ekonomik kalkınma, bayındırlık , mali ilişkiler, eğitim ve dış siyasete dek hemen her konuya değinmektedir. Ekonomi konusuna geniş yer ayırmış ve yeni devletin uygulayacağı kalkınma politikasını henüz savaş bitmemişken biçimlendirmektedir. Yalnızca görüş bildirip öneri yapmıyor, onunla birlikte uygulamaya yönelik kalkınma stratejisi oluşturuyordu."*[174]

Kemalist Ekonomi Modeli'nin ana hatlarının belirginleşmesinde İzmir İktisat Kongresi'nin çok önemli bir yeri vardır.

İzmir İktisat Kongresi (I. İktisat Kongresi), 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de Banka-Han binasında 1135 delegenin katılımıyla toplanmıştır.

İzmir İktisat Kongresi, Türkiye'nin tam bağımsızlığını tüm dünyaya kabul ettirecek Lozan Antlaşması'nın imzalanmasından 4 ay önce toplanmıştır. İsmet İnönü ve arkadaşları Lozan'da kapitülasyonların kaldırılması için çaba sarf ederken, Atatürk ve

174 age., s. 281, 282.

arkadaşları da İzmir'de bağımsız bir ekonomi kurmak için çaba sarf etmiştir.

İzmir İktisat Kongresi'nin, Lozan'da Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığının tanınmaması üzerine konferansa ara verildiği sırada toplanması anlamlıdır. En imkânsız koşullarda emperyalizmi savaş alanında yenmeyi başaran Atatürk, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını tanımak istemeyen emperyalist Batılı ülkelere ekonomik bağımsızlık konusunda da ne kadar kararlı olduğunu göstermek istemiştir. Bu yönüyle İzmir İktisat Kongresi –kongrede dile getirilen "*Say (emek) Misak-ı Millisi*" kavramı ve kongre sonunda kabul edilen "*Misak-ı İktisadi*" kararları– emperyalizme karşı ekonomik bir meydan okumadır.

Atatürk, İzmir İktisat Kongresi'nde yaptığı konuşmada Türkiye'ye ve dünyaya önemli mesajlar vermiştir.[175]

Atatürk, Kemalist Ekonomi Modeli'nin yol haritası olarak değerlendirilebilecek bu konuşmasında geçmişten bugüne, bugünden yarına derin analizler yapmıştır. Hamasete kaçmadan, Cumhuriyet'e çok kötü bir ekonomik miras bırakan Osmanlı'yı eleştirmiştir. Osmanlı döneminde Türklerin savaşmaktan üretmeye vakit bulamadıklarını, buna karşın azınlıkların üreterek zenginleştiklerini söylemiştir. Böylece Osmanlı'nın yabancı ve azınlık eksenli ekonomi-politiğini sorgulamıştır. Ekonomik başarı için her şeyden önce gerçekçi politikalara ihtiyaç olduğunu vurgulamıştır. Osmanlı'yı hayalcilikle suçlamıştır. Tarihsel çözümlemeden sonra gelecekte yapılacakları sıralamaya başlamıştır. Burada özetle geçmişte ihmal edilen, cepheden cepheye koşturulan Türk ulusunun bundan sonra insanca yaşamasını sağlayacak bir ekonomik düzen kurulacağını söylemiştir. Bu düzenin, kanunlarımıza uyulması şartıyla yabancı sermayeye de karşı olmadığını belirtmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti döneminde olduğu gibi yabancı sermayenin ülkeyi sömürmesine izin verilmeyeceğini, "***Burasını esir ülkesi yaptırmayız***" diyerek çok açıkça ifade etmiştir. Atatürk, Lozan görüşmelerinin kesintiye

---

175 Ozankaya, age., s. 268.

uğradığı o günlerde Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını tanımayan emperyalist Batılı ülkelere de İzmir'den çok anlamlı mesajlar göndermiştir. Özellikle ve ısrarla "bağımsız ekonomi" vurgusu yapmış ve "***Ekonomi savaşı sürüyor, uzun sürecektir, ama bunu da kesinlikle kazanacağız,***" diyerek bir kere daha emperyalizme meydan okumuştur.[176]

---

176 İşte Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresi'nde yaptığı o konuşmanın bazı bölümleri: "*Bir ulusun yaşamasıyla, yükselmesiyle, çöküşüyle doğrudan doğruya ilgili olan (şey) o ulusun ekonomisidir. Tarihin de yaşanan deneylerin de ortaya koyduğu bu gerçek bizim ulusal yaşamımızda ve ulusal tarihimizde de tam olarak ortaya çıkmıştır. Gerçekten de Türk tarihi incelenecek olursa, bütün yükseliş ve çöküşlerin nedenlerinin bir ekonomi konusundan başka bir şey olmadığı anlaşılır. Efendiler, tarihimizi dolduran bunca başarılar, zaferler ya da yenilgiler, batışlar ve yıkımlar, bunların tümü ortaya çıktıkları dönemlerdeki ekonomik koşullarımızla ilgilidirler. Yeni Türkiyemizi kendisine yaraşır düzeye çıkarabilmek için ne yapıp edip ekonomimize birinci sırada önem vermek zorundayız. Çünkü çağımız bütünüyle bir ekonomi çağından başka bir şey değildir. Bir ulusun yaşamının, gönenç ve mutluluğunun dayanakları olan ekonomiyle ilgilenmemiş olması ilginç bir durumdur. İtiraf etmeliyiz ki, biz ekonomimize gerektiği ölçüde önem vermemiş bulunuyoruz. (Bu durumun gerçek nedenlerini) incelediğimizde, itiraf etmek zorundayız ki, biz şimdiye değin gerçek, bilimsel, olumlu anlamıyla, ulusal bir dönem yaşayamadık. Bundan dolayı ulusal bir tarihimiz olmadı. (...) Osmanlı tarihinde bütün çabalar, bütün çalışma, ulusun isteği, emelleri ve gerçek gereksinimleri açısından değil, belki şunun bunun özel emellerini, tutkularını doyurmak açısından yapılmıştır. (Devletin) iç örgütlenişi, iç siyaseti, tutkular ürünü olan bu dış siyasete göre düzenlenmek zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Oysa dış siyaseti, iç örgütlenişe ve iç siyasete dayandırmak gerekir; yani iç örgütlenişin kaldıramayacağı bir genişlikte olmamalıdır. Yoksa düşsel dış politikalar ardında koşanlar, dayanak noktalarını kendiliğinden yitirirler. İşte Osmanlı hakanları bu temel noktayı unuttular. İç örgütlenişi dış siyasetine uydurmak zorunda kalınca ele geçirdikleri bütün ülkelerdeki bütün öğeleri, yani dilleri, dinleri, gelenekleri, her şeyi başka başka olan ve birçok uluslardan kurulu olan öğeleri olduğu gibi korumaya kalkıştılar ve onlara (bu amaçla) istisnalar, ayrıcalıklar bağışladılar. Buna karşılık asıl öğe uzun savaşlar yapmakla, fetih meydanlarında ölmekle, ele geçirilen ülke ve halkını beslemekle ve onlara bekçilik etmekle kendi kendini yakıyordu. Bu nedenle ulus, asıl öğe, kendi evinde, kendi yurdunda ve kendi gerçek yaşam kaynaklarını üretmek için çalışmaktan tam anlamıyla yoksun bir durumda bulunuyordu. Bu taç sahipleri (buna ek olarak) elde ettikleri ülkelerin halklarını ve daha sonra yabancıları memnun etmek için doğrudan doğruya asıl öğenin haklarından, yaşam ve ekonomi kaynaklarından birçok şeyleri bağış olarak, armağan olarak onlara veriyorlardı. Örneğin Fatih zamanında Cenevizlilere ve Patrike verilen ayrıcalıklar ile açılan yol, kendisinden sonra sürekli olarak genişlemiş ve güçlendirilmişti. (...) Kısacası asıl öğe yaşamını sağlayacak işleri yapmaktan alıkonulmuş olarak diyar diyar dolaştırılıyor, bu yeni diyarlar halkları ise birçok ayrıcalıklara, birçok kayırmalara sahip olarak çalışıyorlardı. Yani fatihler asıl öğeyi artlarına takarak kılıçla ülkeler ele geçiriyorken, kılıç sallıyorken ele geçirilen ülkeler halkları kazandıkları ayrıcalıklar, kayırmalar ile sabana yapışıyorlar, toprak üzerinde çalışıyorlardı. Kılıçla ülke ele geçirenler, sabanla ülke ele geçirenler karşısında yenilmeğe ve sonunda bulundukları konumu yitirmeğe mahkûmdurlar. Siyasal askeri başarılar ne denli büyük olursa olsunlar ekonomik başarılarla taçlandırılamazlarsa sürekli olamaz, az zamanda sönerler. Bu nedenle en güçlü ve parlak zaferimizin de sağladığı ve daha sağlayabileceği yararlı sonuçları alabilmemiz için, ekonomik egemenliğimizin sağlanması , güçlendirilip genişletilmesi gerekir. Efendiler içine girdiğimiz halk döneminin, ulusal dönemin tarihini yazabilmek için de kullanacağımız kalem, saban olacaktır. Bence halk çağı, ekonomi çağı*

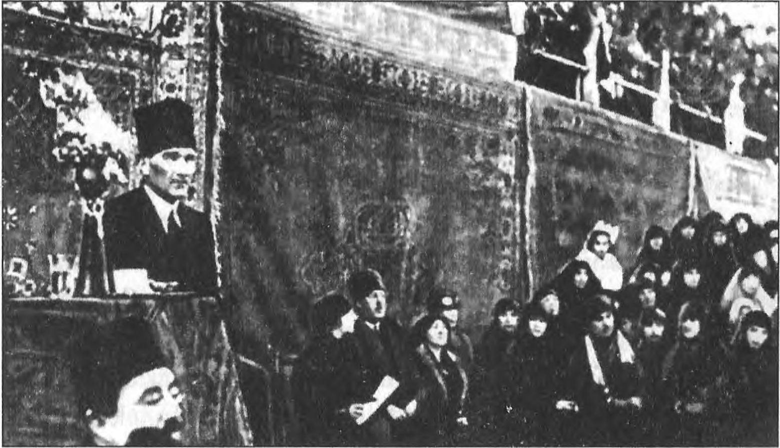
Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresi'nde yaptığı konuşmanın özeti şudur:

- Ekonomi bir ulusun her şeyidir.
- Çağımız bütünüyle bir ekonomi çağıdır.
- Osmanlı ekonomiye gereken önemi vermemiştir. Osmanlı'nın fetih politikası gereği asıl unsur Türklerden çok yabancılar, azınlıklar zenginleşmiştir.
- Kılıç sallayanlar, yani savaşanlar; saban tutanlara, yani üretenlere yenilmeye mahkûmdur. Osmanlı'da Türkler hep kılıç sallamak zorunda bırakılmıştır.

---

kavramı ile anlatılır. Öyle bir ekonomi dönemi ki, onda ülkemiz bayındır olsun, ulusumuz gönensin ve zengin olsun. 'Kanaat tükenmez hazinedir' diyen, yani azla yetinmeyi tükenmez hazine sayan felsefeye ekonomi dönemi son versin. Efendiler, bu felsefeyi yanlış yorumlamak yüzünden bu ulusa, bu ülkeye çok büyük kötülük edilmiştir. Biliriz ki Tanrı dünya üzerinde yarattığı bunca yararlı varlıkları, bunca güzellikleri insanlar yararlansın diye yaratmıştır. Eğer yurt denilen şey kupkuru dağlardan, ovalardan, kent ve köylerden kurulu olsaydı onun zindandan hiçbir farkı kalmazdı. Gerçektende (yukarıdaki) felsefenin sahipleri bu değerli yurdumuzu böyle zindan ve cehennem yapmaktan başka bir şey yapmamışlardır. Oysa bu yurt çocuklarımız ve torunlarımız için cennet yapılmaya değer bir yurttur. İşte ülkemizi böyle bayındır, cennet durumuna getirecek olan etkenler, ekonomik etkenler ve çalışmalardır. Demek ki öyle bir ekonomi dönemi gereklidir ki, artık ulusumuz insanca yaşamasını bilsin, bunun neye bağlı olduğunu öğrensin ve onları yapmaya girişsin. Ülkenin bireyleri ellerindeki örnekleriyle tarımın, ticaretin, sanatın, emeğin, yaşamın birer temsilcisi olsunlar, artık ülke böyle yoksul ve ulus böyle düşük düzeyde olmasın; ülkemize zenginler ülkesi, bu yeni Türkiye'nin adına da çalışanlar ülkesi denilsin. Ulusumuz, elde ettiğimiz büyük zaferlerden daha önemli bir görevin ardındadır. O zaferin kazanılması, ulusumuzun ekonomi alanındaki başarılarıyla olacaktır. Hiçbir uygar devlet yoktur ki, ordu ve donanmasından önce ekonomisini düşünmüş olmasın. Ekonomi alanında düşünürken ve konuşurken sanılmasın ki, biz yabancı sermayeye düşman bulunuyoruz. Hayır, bizim memleketimiz geniştir. Çok çalışmaya ve sermayeye ihtiyacımız vardır. Dolayısıyla kanunlarımıza uymak şartıyla yabancı sermayelerine gereken teminatı vermeye her zaman hazırız ve arzu edilir ki yabancı sermayesi bizim emeğimize ve sabit servetimize katılsın ve bizim için ve onlar için faydalı sonuçlar versin, fakat eskisi gibi değil... Geçmişte ve özellikle Tanzimat devrinden sonra... Bilimsel anlamıyla denebilir ki, devlet ve hükümet yabancı sermayesinin jandarmalığından başka bir şey yapmamıştır. Artık her medeni devlet gibi, millet gibi yeni Türkiye de buna razı olamaz, burasını esir ülkesi yaptıramaz. Tam bağımsızlığı sağlayabilmek için tek gerçek güç, en güçlü temel kesinlikle ekonomidir. Ekonomi savaşı sürüyor, uzun sürecektir, ama bunu da kesinlikle kazanacağız. Efendiler, görülüyor ki bunca kesin ve yüksek bir askeri zaferden sonra bile bizi barışa alıkoyan neden, doğrudan doğruya ekonomik nedenlerdir, ekonomik düşüncelerdir. Çünkü bu devlet, bu ulus, ekonomik egemenliğini elde ederse öylesine güçlü bir temel üzerine yerleşmiş ve yükselmeğe başlamış olacaktır ki, artık bunu yerinden kımıldatmak olanağı kalmayacaktır. İşte düşmanlarımızın, gerçek düşmanlarımızın uygun bulmadıkları, bir türlü olur demedikleri şey budur." Konuşma, Özer Ozankaya tarafından sadeleştirilmiştir. (Ozankaya, age., s. 268-272.) Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresi'nde yaptığı bu konuşmanın orijinal metni için bkz: Afet İnan, **İzmir İktisat Kongresi** (17 Şubat-4 Mart 1923), İzmir, 2011, s. 83-98.

- Siyasal ve askeri başarıların bir anlam ifade edebilmesi için ekonomik başarılarla taçlandırılmaları gerekir.
- Türk ulusunun yoksullukta değil zenginlikte eşitliğini amaçlıyoruz.
- Ülkemizi zenginler ve çalışkanlar ülkesi yapacağız.
- Yurdumuzu çocuklarımız ve torunlarımız için cennet yapmaya kararlıyız.
- Türk ulusunun insanca yaşamasını sağlayacak bir ekonomik düzen kuracağız.
- Bütün uygar uluslar ordu ve donanmasından önce ekonomisini düşünmüştür.
- Kanunlarımıza uymaları şartıyla yabancı sermayeye karşı değiliz.
- Tam bağımsızlığı sağlayan güç kesinlikle ekonomidir. Bir devletin güçlü temeller üzerinde yükselmesini sağlayacak olan şey ekonomik bağımsızlıktır.
- Düşmanlarımız ekonomik bağımsızlığa sahip olmamızı istemiyorlar.
- Ama ekonomi savaşını da kesinlikle kazanacağız.



Atatürk, İzmir İktisat Kongresi'nde konuşma yaparken

İzmir İktisat Kongresi'nde çiftçi, tüccar, sanayici kesimlerini temsil eden 1135 delege tarım ve sanayi sorunları, ticari örgütlenmeler, işçi hakları, eğitim ve sağlık işleri, sermaye birikimi ve ekonomik yapılanma, maden, ormancılık, ulaşım, kambiyo ve borsa, gümrükler, korumacılık ve teşekküller gibi konularda görüşmeler yapmış, kararlar almıştır. Toplam 288 maddeden oluşan kararlar hem hükümete iletilmiş hem de kitap olarak bastırılıp halka dağıtılmıştır.[177]

İzmir İktisat Kongresi, 12 maddeden oluşan "Misak-ı İktisadi"yi yayımlamıştır. Nasıl ki Kurtuluş Savaşı sırasında işgal kuvvetlerinin süngüleri altında yayımlanan Misak-ı Milli (Ulusal Ant) ile Türkiye'nin siyasi amaçları belirlenmişse, Kurtuluş Savaşı'nın hemen ardından, Lozan görüşmeleri sırasında yayımlanan Misak-ı İktisadi (Ekonomi Andı) ile de yeni Türkiye'nin ekonomik amaçları belirlenmiştir. Misak-ı Milli ve Misak-ı İktisadi birbirini tamamlayan, ortak bir amaca hizmet eden iki özgün kavramdır: Misak-ı Milli siyasi bağımsızlığı, Misak-ı İktisadi ekonomik bağımsızlığı amaçlamıştır. Atatürk'ün, "***siyasal bağımsızlığın ekonomik bağımsızlıkla taçlandırılması,***" diye ifade ettiği durum ancak bu iki kavramın bir araya gelmesiyle mümkün olacaktır. Mazlum milletlere örnek teşkil eden Kemalist Ekonomi Modeli'nin en önemli kavramlarından biri Misak-ı İktisadi'dir.

İzmir İktisat Kongresi'nde alınan **Misak-ı İktisadi kararları** şunlardır:

- **Madde 1:** Türkiye, milli sınırları içinde, lekesiz bir bağımsızlık ile, dünyanın barış ve ilerleme unsurlarından biridir.
- **Madde 2:** Türkiye halkı milli hâkimiyetini, kanı ve canı pahasına elde ettiğinden, hiçbir şeye feda etmez ve milli hâkimiyete dayanan meclis ve hükümetine daima bağlıdır.
- **Madde 3:** Türkiye halkı, tahribat yapmaz; imar eder. Bütün çalışması, memleketi ekonomik olarak yükseltmek amacına yöneliktir.

---

177 Bkz, Afet İnan, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)**, İzmir, 2011.

- **Madde 4:** Türkiye halkı, kullandığı ürünü mümkün mertebe kendisi yetiştirir. Çok çalışır, vakitte, servette ve ithalatta israftan kaçar. Milli üretimi sağlamak için icabında geceli gündüzlü çalışmak ilkesidir.
- **Madde 5:** Türkiye halkı, servet itibariyle bir altın hazinesi üzerinde oturduğunu bilir. Ormanlarını evladı gibi sever, bunun için ağaç bayramları yapar; yeniden orman yetiştirir. Madenleri kendi milli üretimi için işletir ve servetlerini herkesten fazla tanımaya çalışır.
- **Madde 6:** Hırsızlık, yalancılık, ikiyüzlülük ve tembellik en büyük düşmanımız; bağnazlıktan uzak, dindarca bir hayat her şeyde ilkemizdir. Her zaman faydalı yenilikleri severek alırız. Türkiye halkı mukaddesatına, topraklarına, şahıslarına ve mallarına karşı yapılan düşman fesat propagandalardan nefret eder ve daima bunlarla mücadeleyi bir vazife bilir.
- **Madde 7:** Türkler, irfan ve marifet âşığıdır. Türk, her yerde hayatını kazanabilecek şekilde yetişir; fakat her şeyden evvel memleketinin malıdır. Eğitime verdiği kutsiyet dolayısıyla (Mevlûdu şerif) Kandil gününü, aynı zamanda bir kitap bayramı olarak kutlar.
- **Madde 8:** Birçok savaşlar ve zorunluluktan dolayı eksilen nüfusumuzun fazlalaşması ile beraber sağlığımızın, hayatlarımızın korunması en birinci amacımızdır. Türk mikroptan, pis havadan, salgından ve pislikten çekinir, bol ve saf hava, bol güneş ve temizliği sever. Ecdat mirası olan binicilik, nişancılık, avcılık, denizcilik gibi bedeni terbiyenin yayılmasına çalışır. Hayvanlarına da aynı dikkat ve himmeti göstermekle beraber cinslerini düzeltir ve miktarlarını çoğaltır.
- **Madde 9:** Türk dinine, milliyetine, toprağına, hayatına ve kurumlarına düşman olmayan milletlere daima dosttur; ecnebi sermayesine aleyhtar değildir. Ancak kendi yurduna kendi diline ve kanununa uymayan kurumlarla ilişkide bulunmaz. Türk, ilim ve sanat yeniliklerini nerede olursa olsun doğrudan doğruya alır ve her türlü ilişkide de fazla aracı istemez.

- **Madde 10:** Türk açık alın ile serbestçe çalışmayı sever işlerde tekelcilik istemez.
- **Madde 11:** Türkler, hangi sınıf ve meslekte olurlarsa olsunlar, candan sevişirler. Meslek, zümre itibariyle el ele vererek birlik olurlar, memleketini ve birbirlerini tanımak, anlaşmak için seyahatler ve birleşmeler yaparlar.
- **Madde 12:** Türk kadını ve hocası, çocuklarını iktisadi misaka göre yetiştirir.[178]

Misak-ı İktisadi kararları incelendiğinde, öncelikle birinci maddede geçen "**lekesiz bağımsızlık**" ifadesi dikkat çekicidir. Türkiye'nin lekesiz bağımsızlığı ile dünyanın barış ilerleme unsurlarından biri olarak sunulması da önemlidir. Bu anlayış, Atatürk'ün, "***Batı'nın emperyalizmine hayır, ama uygarlığına evet!***" düşüncesinin bir yansımasıdır. İkinci maddedeki, "**kanıyla canıyla elde edilen milli hâkimiyet**" vurgusu da dikkat çekicidir. Bu hâkimiyetin asla devredilmeyeceğinin üstüne basılarak ifade edilmesi de anlamlıdır. Beşinci maddede, "**Türkiye halkının ormanlarını evladı gibi sevip ağaç bayramları yaptığı,**" ifadesi de doğaya, çevreye verilen önemi göstermesi bakımından önemlidir. Yine sekizinci maddede hava, güneş, su, temizlik, sağlık, spor ve hayvan sevgisinden söz edilmesi Kemalist Ekonomi Modeli'nin insan-hayvan-doğa merkezli bir proje olduğunu kanıtlamaktadır. Altıncı maddedeki, "**Bağnazlıktan uzak dindarca bir hayat her şeyde ilkemizdir,**" ifadesiyle bağnazlıkla dindarlığın birbirinden ayrılması, Cumhuriyet'in bağnaz olmayan bir din anlayışından (dindarlık) yana olduğunu gösteren önemli bir ayrıntıdır. Yedinci maddedeki, "**Kandil gününün aynı zamanda bir kitap bayramı olarak kutlanması,**" ifadesi okumaya çok büyük önem verileceğinin işaretidir. Dokuzuncu maddede Türk milletinin kendisine düşman olmayan milletlere dost olduğu ve kendi kanunlarına uyulduğu taktirde yabancı sermayeye karşı olmadığı ifadesi, Kemalist Ekonomi Modeli'nin yabancı düşmanı, ırkçı ve içe kapalı bir ekonomik model olmadığını göstermesi bakımından önem-

---

178 age.,s. 33-35.

lidir. Diğer maddelerde de ulusun çalışkanlığına, dürüstlüğüne, birlik ve bütünlüğüne vurgu yapılarak ekonomik kalkınma yolunda halka moral verilmiştir.[179]

Misak-ı İktisadi kararlarındaki üslup ve terminoloji de dikkat çekicidir. 12 maddenin tamamında son derece sıcak, candan ve babacan bir üslupla halka seslenilmiştir. Halk sürekli olarak yüceltilmiştir. Halkın ve devletin bir bütün olduğu vurgulanmıştır. "Devlet Baba" imgesinin altı çizilmiştir. Terminolojik olarak ise, "Türkiye halkı", "Türk" ve "Türkler" ifadeleri birlikte kullanılmıştır. Beş maddede, "Türkiye halkı" ifadesinin kullanılması, Atatürk'ün, ***"Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran Türkiye halkına Türk milleti denir,"*** şeklindeki aidiyet duygusunu esas alan kavrayıcı millet tanımının öne çıkarılmak istendiğini göstermektedir.

İzmir İktisat Kongresi'nde tarım, ticaret ve sanayi konularında devrimci kararlar alınmıştır.

Bu kararlardan bazıları şunlardır;

- Yerli sermaye güçlendirilecektir.
- Anonim şirketlerin kurulması kolaylaştırılacaktır.
- Milli bankalar kurulacaktır.
- Demiryollarının yapımı hükümetçe bir programa bağlanacaktır.
- Sanayi teşvik edilecektir.
- Yerli malı kullanımı özendirilecektir.
- Amele denilen iş erbabına bundan sonra işçi denilecektir.
- İşçilere sendika hakkı tanınacaktır.
- Memlekette ticaret tamamen serbest bırakılacaktır.[180]

İzmir İktisat Kongresi Kararları,"*İktisat Esaslarımız*" adlı bir kitap haline getirilip yayımlanmıştır. İzmir'de Anadolu matbaasında basılan kitabın ön sayfasına büyük harflerle, "***Milletimiz mazisinden değil, artık istikbalinden sorumludur,***" yazılmıştır. Afet İnan, bu kitaptan bir adet de Atatürk'e hediye etmiştir. Ata-

---

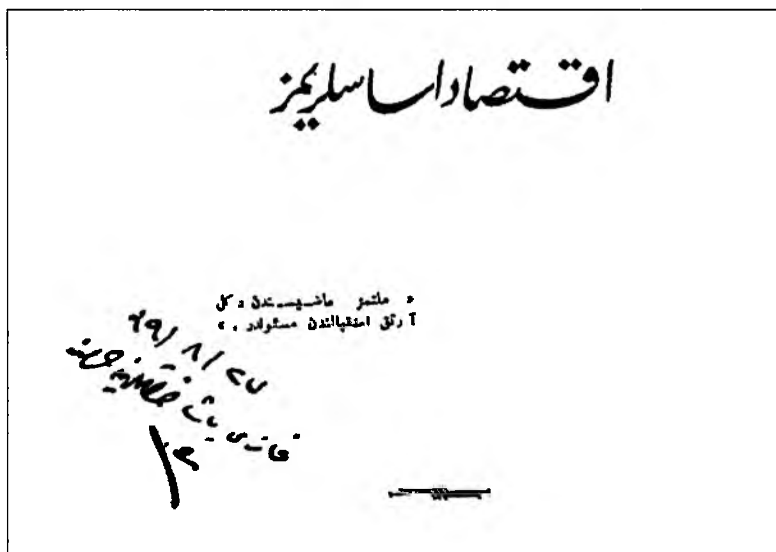
179 Atatürk'ün ve kongreye katılan delegelerin ortak görüşleri olan Misak-ı İktisadi Kararları kongreye başkanlık eden Kazım Karabekir tarafından kaleme alınmıştır. Erol Mütercimler, **Fikrimizin Rehberi**, İstanbul, 2008, s. 857.

180 Aydemir, age., C 3, s. 331.

türk kitapta yer alan kendi konuşma metninde önemli gördüğü yerlerin altını kurşun kalemle çizerek okumuştur.

Afet İnan'ın ifadeleriyle: "*Bu kitap, o zaman İktisat Bakanı olan Mahmut Esat (Bozkurt) tarafından, 'Gazi Paşa Hazretlerine Hörmetle' diye (27. VIII.13) yazılarak sunulmuştur.*

Bu kitabı Atatürk bana Cenevre'de üniversite öğrenimimi yaptığım ve ekonomi tarihi üzerine çalıştığım zaman (1937) vermişti. Ve kendi açış konuşması üzerinde kurşun kalemle bazı cümlelerin altları çizilmiştir."[181]



Mahmut Esat Bozkurt'un "*Gazi Paşa'ya Hörmetle*" diye imzalayarak Atatürk'e hediye ettiği "*İktisat Esaslarımız*" adlı kitabın iç kapağı

181 İnan, age., s. 24.

حقیقةً تورك تاریخی نظرنده اولو نورسه اعتلاء انحطاط اسبابنك اقتصادی مسائلدن

باشقه بر شی اولمادیغی درحال آكلاشیلیر .

افندیلر ؛

تاریخمزی دولدوران ظفرلر ، یاخود ضمحلالنك كافهسی احوال اقتصادیه ایله

مناسبتدار وعلاقهداردر .

یكی توركیامزی لایق اولدیغی مرتبهٔ رصانه ایصال ایدهبیلمك ایچون ، بهمه‌حال

اقتصادیاتمزه برنجی درجهده و اك چوق اهمیت ویرمك مجبوریتندهیز ، زمانمز تماماً

بر اقتصاد دورندن باشقه برشی دكلدر .

برملتك اسباب حیاتیهسنی ، رفاهیت وسعادتنی تشكیل ایدن اقتصادیاتله اشتغال

ایتمهسی ، ایدهمهمسی نظر دقتی جالب بر كیفیتدر ، اعترافه مجبورزكه اقتصادیاتمزه

لزومی قادار اهمیت ویرهمهمش بولونیورز . برملتك اسباب حیاتیهسیله اشتغال

ایتمهسی ویا ایدهمهمسی ، اوملتك یاشادیغی ادوار ایله و او ادواری تثبیت ایدن تاریخ

ایله چوق علاقهداردر . بونك اسبابنی كچیردیكمز ادوارده ، بالخاصه تاریخمزده

آرایهبیلیرز . شیمدی‌یه قدر حقیقی معناسیله ملی بردور یاشامادق ، بناءً علیه ملی بر

تاریخه مالك اولامادق .

بو نقطهیی بر آز ایضاح ایدهبیلمش اولمق ایچون هپ برابر عثمانلی تاریخنی خاطرلایالم :

عثمانلی تاریخنده بوتون غیرتلر ، بوتون مساعی ملتك آرزوسی ، آمالی و احتیاجات

حقیقیهسی نقطهٔ نظرندن دكل ، شونك ، بونك آمالی ، احتراصاتی اطماع نقطهٔ

نظرندن وقوع بولمشدر .

مثلا ، فاتح استانبولی ضبط ایتدكدن صوكرا یعنی سلجوقی سلطنتیله شرقی روما

ایمپراطورلغنه توارث ایلهدكدن صوكرا غربی روما ایمپراطورلغنهده قونمق ایستهدی ،

بونك ایچونده بوتون ملتی بوهدفه دوغرو سوق ایتدی .

بو قادار فيضلى ، بو قادار قدرتلى اولان يكى حكومتمزك دشمنلرمز قالاجغى فرض ايتمك طوغرى دكلدر . بونك ايچون چوق اوندالر توپارق منهدم ايتمكه چالیشه‌جق و سوء قصدده ثبت ايده‌جكلر بوله‌جقدر . بوتون بونلره قارشى سلاحمز ، اقتصاديات‌مزده‌كى قوت ، رصانت و موفقيتمز اولاجقدر .

آلقيشلر :

داخل اولديغمز خلق دورينك ، ملى دورك ملى تاريخمزده يازه‌بيلمك ايچون قلملر ، سابانلر اولاجقدر . (آلقيشلر) بو خلق دورى ، اقتصاد دورى مفهوميله افاده اولونور . اويله بر اقتصاد دورى كه مملكتمز معمور ، ملتمز مرفه و زنكين اولسون . بو نقطه‌ده بر فلسفه‌يى خاطرلاتيرز اوده :

« القناعة كنز لا يفنى » در .

بو فلسفه‌يى يا كلش تفسير يوزندن بو ملته بويوك فنالق ايدلمشدر . الله ياراتديغى نعمت و ثروتلرى انسانلرك استفاده‌سى ايچون ياراتمشدر . الله ذكا و عقلى انسانلره بونك ايچون ويردى .

اكر وطن قوپ قورو داغ و طاشلردن ، ويران كوى ، قصبه و شهرلردن عبارت اولسه‌يدى اونك زنداندن فرق اولمازدى . فلسفه‌نك صاحبلرى مملكتى زندان و جهنمدن باشقه بر شى ياپامشدى . بو وطن اولاد و احفادمز ايچون جنت ياپيلمغه لايقدر . بو فعاليت اقتصاديه ايله قابلدر .

اويله بر اقتصاد دورى كه آرتق ملتمز انسانجه ياشاماسنى بيلسين و اوسايلى بيلمرك اوكا كوره لازم اولان تدابيره توسل ايتسون .

Çalışkan

آرزومز شودر : بو مملكتك افرادى الرنده عوندلريله ، زراعت ، تجارت ، صنعت ، سعى و صنايعك ممثلى اولسون . آرتق بو مملكت فقير ، ملت حقير دكل ، بلكه مملكتمز زنكينلر مملكتى در . بويك تورك آدينه چاليشقانلر دياري دينيلسين . (آلقيشلر) ايشته ملت بويله بر دور ايچنده بولنيور . بو بويله بر دورى اعلا ايده‌جك و تاريخى يازه‌جقدر . بو تاريخده اك بويوك مقام چاليشقانلره عائد اولاجقدر . (آلقيشلر)

Atatürk'ün "İktisat Esaslarımız" adlı kitapta yer alan kendi konuşmasını incelerken altını çizdiği yerlerden ve sayfa kenarlarına aldığı notlardan bir bölüm. (Atatürk'ün iki kalın çizgiyle işaretlediği bir paragrafın hemen üstüne el yazısıyla düştüğü "Çalışkan" notu çok açık bir şekilde görülmekte.)

Kemalist Ekonomi Modeli şekillendirilirken, başta Atatürk olmak üzere bütün Kemalist kuramcılar dünyada var olan ekonomik kuramları incelemişler ve bu konudaki önemli eserleri tercüme ettirip yayımlamışlardır. Çevrilen eserler arasında Charles Gide'in "*Ekonomi Doktrinleri*", Adam Smith'in "*Ulusların Zenginlikleri*" dikkat çekicidir. Ayrıca bu eserleri incelemek, Kemalist Ekonomi Modeli'ni biçimlendirmek üzere hükümete bağlı bir "*Ali (Yüksek) Ekonomi Konseyi*" kurulmuştur.[182]

Kemalist Ekonomi Modeli'nin şekillenmesinde Atatürk'ün 1930'da "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında ekonomi konusunda yazdıklarının önemli bir etkisi vardır. Atatürk "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında kendisinden önceki ekonomik modelleri eleştirerek, kendi özgün ekonomi modelinin altını çizmiştir. Atatürk, "*Bolşevik nazariyesi, İhtilalci siyasi sendikalizm nazariyesi ve Menfaatlerin temsili nazariyesini*" eleştirerek, demokratik ve halkçı niteliklere sahip yeni bir modelden, Kemalist Ekonomi Modeli'nden söz etmiştir. Atatürk, Kemalist Ekonomi Modeli'ni "*Mutedil (Ilımlı)Devletçilik*" olarak tanımlamış, ekonomide devletin ve kişilerin sınırlarını belirlemiş, takip edilecek Ilımlı Devletçiliğin, kişilerin ekonomik teşebbüslerine ve faaliyetlerine meydan bırakmayan, sosyalizm ilkesine dayanan, kolektivizm, kominizim gibi sistemlere benzemediğini belirtmiştir. Atatürk, "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında Devletçiliği şöyle tanımlamıştır:

"Bizim izlemeyi uygun gördüğümüz devletçilik ilkesi, bütün üretim araçlarını bireylerden alarak özel ve bireysel ekonomik girişim ve çalışmaya meydan bırakmayan sosyalizm ilkesine dayalı bir sistem değildir. Bizim izlediğimiz devletçilik bireysel emek ve etkinliği ilke almakla birlikte, olanak ölçüsünde az zaman içinde ulusu gönence ve ülkeyi bayındırlığa eriştirmek için ulusun genel ve yüksek yararlarının gerektirdiği işlerde, özellikle ekonomi alanında devleti fiili olarak ilgilendirmektir."[183]

---

182 Paul Gentızon, Mustafa Kemal ve Uyanan Doğu, çev. Fethi Ülkü, 3. bas., Ankara, 1995, s. 257.

183 Özer Ozankaya tarafından sadeleştirilmiştir. (Ozankaya, age., s. 278.)

Prof. Dr. Afet İnan'ın Atatürk'ten dinleyerek ve Atatürk'ün el yazılarından yararlanarak kaleme aldığı "*Medeni Bilgiler ve Mustafa Kemal Atatürk'ün El Yazıları*" adlı kitabın 351. ve 358. sayfalarında yer alan el yazıları bölümünde Atatürk'ün "*Devletçilik*" yerine "*Mutedil (Ilımlı) Devletçilik*" terimini kullandığı görülmektedir. Atatürk bu el yazmalarında aynı terimi parantez içinde iki kez kullandığı halde Milli Eğitim Bakanlığı'nın ortaokullarda ders kitabı olarak 7 Eylül 1931 tarihli kararı ile basılan "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" adlı kitabın 59. sayfasında Devletçilik anlatılırken "mutedil" sözcüğü kaldırılmıştır.[184] Prof. Mustafa Aysan'ın ifade ettiği gibi: "*Ancak bu mutedil (ılımlı) kelimesinin Atatürk'ün el yazısı ile yazıya kasıtlı biçimde eklendiği ve ekleme amacının katı bir devlet kapitalizmine ya da sistemin sosyalist bir ekonomik kalkınma modeline dönüşmesini önlemek için konulduğu anlaşılmaktadır.*"[185] Ayrıca Başbakan İsmet İnönü de ünlü Sivas konuşmasında "Ilımlı Devletçilik" sözcüğünü kullanmıştır.[186] Ancak İnönü'nün ekonomi politikalarını "Ilımlı Devletçilik" olarak değil de "Devletçilik" olarak adlandırmak daha doğrudur. Atatürk, İnönü'ye göre her zaman özel teşebbüse çok daha fazla önem vermiş ve katı Devletçilikten kaçınmıştır.[187]

Atatürk, 1930 yılında "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında ayrıntılı olarak anlattığı "Ilımlı Devletçilik" kavramı üzerinde uzun yıllar boyunca çalışmıştır. 1929 Ekonomik Krizi'ne çözüm ararken bu çalışmaları daha da yoğunlaştırmıştır. Atatürk, Devletçilik ilkesine karar vermeden önce ABD'deki özel teşebbüse dayanan liberal ekonomik rejimi, Rusya'nın 1917 ihtilaliyle uyguladığı komünist rejimi ve Hitler ile Mussolini'nin uyguladığı nasyonal sosyalist ve faşist rejimleri incelemiştir.[188]

---

184 Aysan, **agm.**, s. 80.

185 **agm.**, s. 80.

186 İhan Tekel-Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, 1977, s. 164; Aysan, **agm.**, s. 80.

187 Emre Kongar, "*Devletçilik ve Günümüzdeki Sonuçları*", **Atatürk Döneminin Ekonomik ve Toplumsal Sorunları, 1923-1938**, İstanbul, 1977, s. 141-163. İsmet İnönü 1968'de Abdi İpekçi'ye, Atatürk'ün aslında ölünceye kadar hep özel teşebbüsü esas tuttuğunu söylemiştir. Kongar, **age.**, s. 154; Aysan, **age.**, s. 80.

188 Şafak Altun, **İlk Hedef Akdeniz'di İkinci Hedef İktisat**, İstanbul, 2007, s. 220.

Devletçilik ilkesini yerli ve yabancı uzmanlarla tartışmıştır.[189] Atatürk'ün II. Sanayi Planı'nın önsözüne yazdığı ve 1930'da Prof. Afet İnan tarafından yayımlanan "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında ve 1931'de milletvekili seçimi nedeniyle yayımladığı bildiride bulunan ekonomik açıklamaların uzun bir düşünce hazırlığına dayandığı çok açıktır.[190]

Atatürk, ekonomi konusundaki düşüncelerini biçimlendirip bir ekonomi modeli geliştirmek için dönemindeki ekonomi kuramlarını, Alman, Rus, İngiliz, Fransız ve ABD'li iktisatçıların kitaplarını, makalelerini okumuş, bu okumaları sırasında önemli gördüğü satırların altını çizip sayfa kenarlarına notlar alarak kendi ekonomi modelini hazırlamıştır. Atatürk'ün okuduğu kitaplardan 144 tanesi ekonomi üzerinedir.[191] Atatürk, doğrudan ekonomi ile ilgili bu 144 kitap dışında ekonomiden söz eden yüzlerce siyasi tarih kitabı okumuştur.

Atatürk'ün okuduğu ekonomi konulu kitaplardan bazıları şunlardır:

- Vladimir İlyiç Lenin, "*Burjuva Demokrasisi ve Proleterya Diktatörlüğü Üzerine Tezler*",
- Charles Gide, "*İlmi İktisat Dersleri*",
- (Philippe) Le bas "*İş Hayatı İmparatorluğu*",
- Emile Faguet, "*Liberalizm*",
- "*Sendikacılık*" (Yazarı belli değil),
- "*Sosyalizm ve Kapitalizm Konusu*" (Yazarı belli değil),
- Mahmut Esat Bozkurt, "*Osmanlı Kapitülasyonlarının Yönetimi*",
- İktisat Vekaleti Sanayi Tetkik Heyeti, "*II. Beş Yıllık Sanayi Planı*".[192]

Kemalist Ekonomi Modeli'nin bilinen adlarından biri de Karma Ekonomi'dir. "Karma Ekonomi" tabiri ilk olarak İzmir

---

189 Feridun Ergin, **Kemal Atatürk**, İstanbul, 1978'den nakleden Aysan, **agm.**, s. 80.
190 Aysan, **agm.**, s. 81.
191 **Atatürk'ün Özel Kütüphanesinin Katalogu**, Başbakanlık, Ankara, 1973, s. 119-139.
192 Bkz, **Atatürk'ün Okuduğu Kitaplar**, 24 Cilt, Anıtkabir Derneği Yayınları, Ankara 2001.

İktisat Kongresi'nde Mahmut Esat Bozkurt tarafından kullanılmıştır.[193] Bazı uzmanlar 1929'a kadar olan ekonomik politikaları daha çok "liberalizm" olarak değerlendirseler de, Kemalist Ekonomi Modeli'nin genlerindeki devletçi damardan dolayı bu değerlendirme gerçeği yansıtmamaktadır. Bizzat Atatürk, "***Bizim takip ettiğimiz yol görüldüğü gibi liberalizmden başka bir sistemdir,***" diyerek kendi ekonomi modelinin "liberalizm" olmadığını açıkça söylemiştir. Yine "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında, "***Yalnız serbest rekabetle bir ülkede ekonomik düzen kurulamaz; kurulabileceğini sananlar kendilerini bir serap karşısında aldatılmaya koyuverenlerdir,***" yazarak liberalizmi eleştirmiştir.[194]

Kemalist Ekonomi Modeli, tabii ki gökten zembille inmemiştir, tabii ki dünyada var olan ekonomi modellerinden esinlenmiştir, tabii ki kapitalist piyasa koşulları içinde dünya ile rekabet edebilmek için özellikle 1929 öncesinde liberal çizgiye kaymıştır. Ancak mevcut modellerden esinlenmiş olmasına karşın kendi özgün tarzını yaratmıştır. Aslında "Karma Ekonomi" tabiri, hem 1929'dan önceki liberal ağırlıklı dönem için, hem de 1930'dan sonraki devletçi ağırlıklı dönem için kullanılabilir. Model 1929'da biraz daha devletçiliğe evrilmiştir. Kemalist Ekonomi Modeli'nin 1929'daki evriminin temelde iki nedeni vardır: Birincisi; 1923-1929 yılları arasındaki ekonomi politikalarından istenilen sonucun alınamaması, ikincisi de 1929'da patlak veren Dünya Ekonomik Krizi'nden en az kayıpla çıkma isteğidir. Böylece model, değişen iç ve dış ekonomik koşullara başarıyla uyum sağlama yeteneği kazanmıştır. Gerçek şu ki, Kemalist Ekonomi Modeli, az gelişmiş, yoksul bir ülke durumundaki Türkiye'yi dünyanın en büyük ekonomik krizinden en az kayıpla çıkarmayı başararak bir anlamda rüştünü ispatlamıştır.

Kemalist Ekonomi Modeli'ni anlamak için Devletçiliği; Devletçiliği anlamak için de devletleştirmeyi (millileştirmeyi) anlamak gerekir.

---

193 Mütercimler, **age.**, s. 856.
194 **Vatandaş İçin Medeni Bilgiler**'den aktaran Ozankaya, **age.**, s. 273.

Atatürk, daha Kurtuluş Savaşı devam ederken, 1 Mart 1922'de TBMM'de yaptığı konuşmada devletleştirmekten şöyle söz etmiştir:

"*İktisat politikamızın önemli gayelerinden biri de kamu yararını doğrudan doğruya ilgilendirecek iktisadi teşebbüs ve müesseseleri, maliyemizin ve teknik kudretimizin müsaadesi oranında devletleştirmektir. Topraklarımızın altında duran maden hazinelerini az zamanda işleterek milletimizin menfaatini gerçekleştirebilmek ancak bu usul sayesinde, devletleştirme ile olanaklıdır.*"

Kemalist Ekonomi Modeli'nin babası Atatürk, yabancıların, azınlıkların ve dönme-devşirme saltanatının elinde Osmanlı ekonomisinin nasıl çöktüğünü, koskoca devletin çok derin bir borç batağına nasıl sürüklendiğini, kapitülasyonların, Düyun-u Umumiye'nin, yabancı sermayenin nelere mal olduğunu bizzat yaşayarak görmüştü. Bu nedenle Kemalist Ekonomi Modeli önce, bağımsız ekonomiye engel olan kapitülasyonlardan, Düyun-u Umumiye'den ve dış borçlardan kurtulmayı, sonra da yabancı sermayeyi dizginleyerek yerli sermaye (Türk burjuvası) yaratmayı amaçlamıştır. Bunun için Osmanlı'dan kalan, yabancıların elindeki işletmeleri devletleştirerek (millileştirerek) işe başlamıştır. Amaç dış borç almadan, ya da ölçüsünü kaçırmadan, kendi kaynaklarıyla ayakta durabilen bağımsız ve ulusal bir ekonomi yaratmaktır.

Atatürk'ün böyle bir ekonomi yaratmak istemesinin nedeni onun şu sözlerinde gizlidir:

"*Osmanlı, fatihleri, hakanları, istiklalcileri, sürükledikleri uluslarla birlikte sabanın önünde yenilip gerilemeye başladıktan sonra asıl yıkımların büyüğü baş gösterdi. Sadece şahane bağış olarak yabancılara ve ülke içindeki Hıristiyan uyruklara verilen haklar, sanki devleti zorlayarak, alın teri harcayarak alınan haklar sayıldı. Yabancılar, yalnız bu hakları koruyup kollamakla kalmadılar, belki her gün bunları biraz daha genişletip yaymak için yollar aradılar ve buldular. İçerdeki uyruklarsa koruyup durdukları iç kuruluşlara dayanarak dışarıdaki dindaş devletlerin yüz verip kışkırtmalarına uyarak öz Türkleri*

yok edecek bir siyasal varlık kazanmaya çalışmaktan geri durmadılar. Yabancılar, hem bunları kışkırtıyorlar hem bizim iç işlerimize el atıyorlar ve her karışmada bir yeni ayrıcalık koparmadan ellerini çekmiyorlardı. Bunlar olup dururken çoktan yoksul düşmüş ulus, devletin istediği vergiyi veremez, biriktiremez hale geliyordu. Halbuki başı taçlılar, saraylılar, Babıalililer ne yapıp yapıp gösterişlerini, harcayışlarını sürdürebilmek için gereken parayı elde etmek yolunda hiçbir davranıştan çekinmiyorlardı. Bu yüzden borçlanmalar oldu. O kadar borçlandılar ki, o kadar elverişsiz koşullar içinde borç aldılar ki, bankanın faizlerini bile ödeyemez oldular. En sonunda bir gün geldi Osmanlı Devleti'nin sıfırı tükettiğine hükmettiler. Akçalı işlerini denetlemeye giriştiler. Böylece başımıza Düyun-u Umumiye denen bela çökmüş oldu."

İşte Atatürk, Kemalist Ekonomi Modeli'nin omurgası oluştururken bu düşüncelerin etkisi altındadır. Kemalist Ekonomi Modeli'nin en kalın kırmızı çizgileri yabancı sermaye ve borçlanmadır. Atatürk, "*Ben yalnız bugün için değil, özellikle gelecek için, devlet hayatı ve memleketin refahı noktasından (...) mali bağımsızlığa çok önem veriyorum,*" diyerek dış borçlardan arınmış bağımsız bir ekonomi yaratmak istemiştir. Atatürk, Osmanlı Devleti'ni çöküşe sürükleyen ekonomik yanılgıları tekrarlamak istememiştir. Bu nedenle de yerli sermayeye ve öz kaynaklara yönelmiştir.

Kemalist Ekonomi Modeli'nin omurgasını "ekonomik bağımsızlık" ilkesi oluşturmuştur. Atatürk 1 Mart 1922'deki meclis açış konuşmasında bu gerçeği şöyle ifade etmiştir:

"Her şeyden önce hayat ve bağımsızlığımızı sağlamaktan ibaret olan milli amacımıza ulaşmaktan başka bir şey düşünemeyiz. Önemli olan mali gücümüzün buna yeterli olup olmayacağıdır. Ülkemizin gelir kaynakları, milli davamızın güvenle elde edilmesine yeterlidir. Mali gücümüz fakirane olmakla birlikte dışarıdan borç almadan ülkeyi yönetecek ve amacına ulaşacaktır. Ben yalnız bugün için değil, özellikle gelecek için devlet hayatı ve ülke refahı noktasından milli durum ve ba-

ğımsızlığımıza çok önem veriyorum. Bugünkü mücadelemizin amacı tam bağımsızlıktır. Tam bağımsızlık ise ancak mali bağımsızlık ile gerçekleşebilir. Bir devletin maliyesi bağımsızlıktan yoksun olursa o devletin yaşantısını sağlayan bütün bölümlerinde bağımsızlık felce uğramış demektir. Mali bağımsızlığın korunması için ilk şart bütçenin ekonomik bünye ile uygun ve denk olmasıdır. Bu nedenle devletin bünyesini yaşatmak için başka kaynaklara başvurmadan memleketin kendi gelir kaynaklarıyla yönetimini sağlayacak çare ve tedbirleri bulmak gerekli ve mümkündür. Bu nedenle mali konulardaki uygulamamız, halkı baskı altına almadan, onu zarara sokmaktan kaçınarak ve mümkün olduğu kadar yabancı ülkelere muhtaç olmadan yeteri kadar gelir sağlama esasına dayanmaktadır. Şu anda yararlanılmayan gelir kaynaklarından yararlanmak ve halkın isteklerini karşılamayı kolaylaştırmak için bazı maddeler üzerine tekel koymak zorunluluğu görülmektedir."[195]

Kemalist Ekonomi Modeli, (1923-1929 arası dönemde) bir taraftan yabancıların elindeki yatırımları devletleştirirken, diğer taraftan yerli müteşebbisler eliyle yeni yatırımlar yapılmasını amaçlamıştır. Atatürk, 17 Şubat 1923'te Balıkesir Zağnos Paşa Camii'nde yaptığı konuşmada "yerli burjuvaya" ihtiyaç olduğunu ve bunun için çalışacaklarını herkesin anlayacağı basitlikte şöyle anlatmıştır:

"*Biliyoruz ki memleketimiz çiftçi memleketidir. O halde milletimizin büyük çoğunluğu çiftçi ve çobandır. Bu böyle olunca buna karşı büyük arazi ve çiftlik sahipleri akla gelir. Biz de büyük araziye kaç kişi sahiptir? Bu arazinin miktarı nedir? İncelenirse görülür ki, memleketimizin genişliğine nazaran hiç kimse büyük araziye sahip değildir. Dolayısıyla bu büyük arazi sahipleri de himaye edilecek insanlardır. Sonra, sanat sahipleriyle kasabalarda ticaret eden küçük tüccarlar gelir. Bittabi bunların menfaatlerini, bugünlerini ve geleceklerini temin ve muhafaza etmek mecburiyetindeyiz. Çiftçilerin karşısında*

195 Atatürk'ün Bütün Eserleri, C 12. s, 282.

olduğunu farz ettiğimiz büyük arazi sahipleri gibi bu ticaret erbabının karşısında da büyük sermaye sahibi tüccarların bulunduğu hatıra gelebilir. Halbuki bizim memleketimizde büyük sermaye sahibi insanlar yoktur. Kaç milyonerimiz var? Hiç. Dolayısıyla biraz parası olanlara da düşman olacak değiliz. Bilakis memleketimizde birçok milyonerlerin, hatta milyarderlerin yetişmesine çalışacağız."[196]

Bu doğrultuda sermaye konusunda özel girişime yardımcı olmak amacıyla "İş Bankası", bazı devlet işletmelerini özel girişime devretmek için "Sanayi ve Maadin Bankası" kurulmuştur. Yine özel girişime destek olmak için *"Teşvik-i Sanayi Kanunu"* çıkarılmıştır.

Atatürk'ün kapitalist bir dünyada, savaştan yeni çıkmış, her bakımdan olduğu gibi üretim araçları ve yöntemleri konusunda da geri kalmış, üstelik borç batağında ve bütün ekonomisi yabancılarca kontrol edilen bir ülkede "yerli burjuva" yaratma çabalarını son derece normal karşılamak gerekir. Aslında "ulusal burjuvazi" denemeleri ilk olarak İttihat ve Terakki iktidarı döneminde yapılmış, ancak girilen savaşlar nedeniyle başarısız olunmuştur.

Kemalist Ekonomi Modeli, devletçi, ulusçu, halkçı ve demokratik niteliklere sahiptir. Bir taraftan yerli bir müteşebbis sınıf (ulusal burjuva) yaratmaya çalışırken, diğer taraftan üretici durumdaki halkı; köylüyü, çiftçiyi, işçiyi el üstünde tutmaya çalışmıştır. Bir taraftan özel teşebbüsün önünü açıp, onu her bakımdan desteklerken, diğer taraftan temel yatırımları devlete yaptırmıştır. Bir taraftan sermayedarı korurken, diğer taraftan "sınıfsız, imtiyazsız, kaynaşmış bir kitleyiz" diyerek, sınıf kavgasını önlemiştir. Dünyada bütün bunları bir arada barındıran başka bir ekonomi modeli daha yoktur. Bu, Atatürk'ün, "***Biz bize benzeriz!***" ifadesindeki gibi bize özgü bir modeldir. Bize özgü olmasına karşın evrensel çözümler sunmaktadır.

---

196 **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, C 15, s. 119, 120.

Kemalist Ekonomi Modelini İsmet İnönü şöyle tanımlamıştır: *"Atatürk taklidi, kopyayı kabul etmezdi... İşte söylerlerdi. 'Şu şöyledir, bu böyledir' diye. O hepsini bildikten, gördükten sonra zamanın meselelerini, milletin ihtiyaçlarını ilmin ışığında nazariyatın (teorinin) gösterdiği prensiplerden haberdar olarak, kendi ihtiyaçlarımıza göre adapte etmeyi uygun bulurdu. 'Biz bize benzeriz' sözünü yaptığı şeylere karşılık ' Nedir bu yaptığın? Özel teşebbüs müdür? Devletçilik midir?' gibi sorulara teorik bakımdan yapılan itirazlara cevaben 'Benzeyen tarafı var, benzemeyen tarafı var. Biz kendimiz yaparız, kendimize benzeriz' manasında kısa bir şekilde izah etmek için söylemiştir."*[197]

Kemalist Ekonomi Modeli'nin en belirgin özelliği, planlı kalkınma yöntemini uygulamasıdır. Atatürk, Mart 1922'deki açık meclis konuşmasında planlı kalkınmadan şöyle söz etmiştir: ***"Sizlere ekonomi alanındaki çalışmalarımızın temel noktalarını genel olarak açıklamış bulunuyorum. Bundan sonra Bakanlar Kurulumuzun ekonomi politikamızda, saptamış olduğumuz bu temel ilkelere uygun olarak hazırlanacak bir plana göre uygulamaya geçmesini bekliyoruz. (...) Bu girişimde başarı ancak sürekli bir planla ve en akıllı çalışmayla olanaklıdır."***[198] Bu nedenle Uğur Mumcu ve Doğan Avcıoğlu bu modele "Planlı Devletçilik" adını vermiştir[199]. Aslında "Planlı Devletçilik" tabiri ilk olarak 1930'lu yıllarda *Kadro* dergisinde kullanılmıştır. Dünyada ilk kez Türkiye'de Atatürk, 1933-1937 yılları arasında I. Sanayi Planı'nı yaptırarak uygulamaya koymuştur. Şevket Süreyya Aydemir'in ifadesiyle: *"Şu bir gerçektir ki, I. Dünya Harbi'nden sonra Batı cephesinde yer alan demokratik nitelikte ülkeler arasında, belirli süreli iktisadi planlar hazırlayan ilk memleket Türkiye olmuştur. (...) 1930'dan sonra Türkiye'de plan ve planlılık anlamı, devletin iktisadi siyasetinde önemli yankılar buldu."*[200]

---

197 Abdi İpekçi, **İnönü Atatürk'ü Anlatıyor**, İstanbul, 1981, s. 36.

198 Ozankaya, age., s. 286. (Atatürk'ün bu konuşması Özer Ozankaya tarafından sadeleştirilmiştir.)

199 Uğur Mumcu, **Uyan Gazi Kemal**, 3. bas., Ankara, 2004, s. 143; Doğan Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 4, İstanbul, 2000, s. 1392, 1393.

200 Aydemir, **Tek Adam**, C 3, s. 353.

O dönemde Türkiye'den başka dünyada bir tek Sovyet Rusya'da 1928'den beri buna benzer Merkezi Plan uygulanmıştır.[201]

17 Nisan 1934 tarihinde Bakanlar Kurulu'nca kısa bir tezkere ile Sümerbank Genel Müdürlüğü'ne tebliğ edilen I. Sanayi Planı, iş kollarını ve konularını 19 madde ve kalemde ele almıştır. Listede dokumadan, altın ve petrole kadar neredeyse bütün iş kolları yer almıştır.[202] I. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulanmaya başlandığı sırada II. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. Şevket Süreyya Aydemir'in ifadeleriyle: "*Bu plana bağlı renkli haritaya bakıldığı zaman Türkiye bir çiçek bahçesi gibi görünür: Fabrikalar, madenler, santraller, çeşitli iş ve işletme yerleriyle donanmış bir bahçe...*"[203] II. Dünya Savaşı'nın ufukta görülmesi üzerine II. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulanamamıştır, ancak bunun yerine yine Atatürk'ün direktifleriyle (16 Eylül 1938) hem I. Beş Yıllık Plan'ın henüz ele alınmamış konularını, hem II. Beş Yıllık Plan'ın bazı önemli konularını, hem de o güne kadar ele alınmayan ulaştırma konularını içeren 4 yıllık bir plan hazırlanmıştır. Bu plan uygulanmıştır.[204]

Atatürk, İzmir Fuarı'nın 1935'teki açılışı nedeniyle dönemin ekonomi bakanına verip okuttuğu bir notta Devletçiliği şöyle tanımlamıştır:

"Türkiye'nin uyguladığı Devletçilik sistemi on dokuzuncu yüzyıllardan beri sosyalizm teorisyenlerinin ileri sürdükleri fikirlerden alınarak tercüme edilmiş bir sistem değildir. Bu Türkiye'nin ihtiyaçlarından doğmuş Türkiye'ye has bir sistemdir. Devletçiliğin bizce manası şudur: Fertlerin özel faaliyetlerini esas tutmak, fakat büyük bir milletin ve en geniş bir memleketin bütün ihtiyaçlarını ve birçok şeylerin yapılmadığını göz önünde tutarak memleket ekonomisini devletin eline almak."[205]

201 Mustafa Aysan, "*Atatürk'ün Ekonomi Politikası*", Uluslararası Atatürk Konferansı Tebliğleri, 10-11 Kasım 1980, C 1. s. 184.
202 Aydemir, age., s. 354.
203 age., s. 354.
204 age., s. 354.
205 Aysan, agm., s. 185.

Atatürk'ün devletçi ekonomi anlayışı hem özel teşebbüse oldukça geniş bir hareket alanı bırakmış, hem de devletin özel teşebbüsü yönlendirip desteklemesini amaçlamıştır. Dahası Atatürk, Devletçiliğin, katı bir devlet kapitalizmine dönüşmemesi için devletin ekonomideki faaliyetlerine bir sınır çizilmesini istemiştir. Atatürk bu konuda şöyle demiştir:

"Devletin bu konudaki (ekonomideki) faaliyet sınırını çizmek ve buna yönelik kuralları belirlemek, diğer taraftan vatandaşın özel teşebbüs faaliyet özgürlüğünü tehdit etmemiş olmak, devleti yönetenlerin düşünüp halletmeleri gereken konulardır."

Atatürk, bu sınırı "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında yine kendisi çizmiştir. El yazısıyla devletin faaliyette bulunması gereken sektörleri şöyle sıralamıştır:

1. Ülkede asayiş ve huzurun sağlanması.
2. Ulusal savunma ve dışişleri.
3. Ulaştırma.
4. Milli Eğitim.
5. Sağlık.
6. Sosyal Güvenlik.
7. Ziraat, ticaret ve zanaata ait iktisadi işler.

Atatürk, devletin yapması gereken "iktisadi işleri" de şöyle sıralamıştır:

1. Bayındırlık.
2. Tarım ve öncelikle sulama projeleri.
3. Tarımsal endüstri.
4. Ağır sanayi.
5. Hafif sanayi, ticaret, hizmetler.

"*Atatürk'ün 1933'te açıkladığı devletçilik rejiminin esasları şunlardan oluşuyordu: Özel teşebbüsün teşviki esastı. Ancak özel teşebbüsün ele alamadığı sektör, devlet yatırımlarıyla ele alınacak, böylece kalkınma ve sanayileşme hızlandırılacaktı. Böylelikle devlet sermayesi ile özel sermaye arasında bir çatışma yaratılmamasına özen gösterilmiş olacaktı. Devlet kesimi, özel kesimle bir rekabete girmeyecekti. (...) Onun devletçilik anlayışı liberalizmden de ayrıydı. Bireyin yapamadığını devletin yapması,*

bireyin kâr görmediği kamu yararına işleri devletin gerçekleştirmesi, bireylerin özel girişimlerini devletin kontrolü ve denetimi altında tutması, belli bir plana dayanarak yurt işlerinde öncülük ve yol göstericilik etmesi, belirli kişilerin değil geniş halk kesiminin yararının ve çıkarının ön plana çıkarılması gibi temel ilkeler bize sistemin nasıl çalıştığını gösterir."[206]

Atatürk uzun yıllar boyunca üzerinde çalıştığı Devletçilik ilkesini 1933 yılında uygulamaya koymuştur. Önce 1933'te CHP parti programında yer alan Devletçilik ilkesi, 1937'de anayasaya girmiştir. 1935'te toplanan CHP'nin IV. Büyük Kurultayı'nda parti programı değiştirilmiş, Devletçilik 1931 yılı programından çok daha geniş bir şekilde tanımlanmıştır. Bu ilke uygulanırken devlet hiçbir zaman özel teşebbüsü engellememiştir. "*Kamu kesimi ve özel kesim hem farklı hem de aynı üretim alanlarında yan yana bulunarak rekabet yerine tamamlayıcılık fonksiyonunu ön plana çıkarmıştır.*"[207]

Atatürk, bir ekonomist olmamasına karşın her zaman yaptığı gibi çok okuyarak, okuduklarını geçmiş tecrübe ve birikimleriyle birleştirerek –bir asker ve devlet adamı olmasına karşın– çağının ekonomi modellerine alternatif yeni bir ekonomi modeli geliştirmiştir. Geliştirdiği bu modelin temel ilkelerini hem teorik olarak yazıya geçirmiş hem de pratik olarak uygulamıştır. Üstelik onun geliştirdiği bu model, önce bir kurtuluş savaşının kazanılmasını, sonra dünyanın en büyük ekonomik krizlerinden birinin atlatılmasını, sonra da geri kalmış, yoksul ve borçlu bir ülkenin kalkındırılmasını sağlamıştır.

Şöyle demiştir:

"***Öyle bir iktisat devri lazımdır ki, memleketimiz, insanca yaşamasını bilsin, insanca yaşamanın neye bağlı olduğunu öğrensin ve sebeplere yönelsin.***"

Aslında Kemalist Ekonomi Modeli'nin özü, insanca yaşanacak bir ekonomik düzen kurmaktır.

---

206 Altun, age., s. 220.
207 age., s. 221.

"En yüksek ölçüde tutumluluk ulusal amacımız olmalıdır."
Atatürk

Atatürk, Osmanlı Devleti'nin ekonomik kaynaklarını har vurup harman savurması sonunda düşmanlarından dış borç almak zorunda kalmasını, zaman içinde bu dış borçları ödeyemez duruma geldiğinde alacaklı düşmanların borçlarını tahsil etmek için devletin bütün gelirlerine el koyup bir sömürü düzeni kurmasını, bu sırada Türkiye'nin bir yabancı sermaye cenneti haline gelmesini; yabancıların ve azınlıkların zenginleşirken Müslüman Türklerin günden güne fakirleşmesini ve son olarak Kurtuluş Savaşı sırasındaki o yokluk ve yoksulluğu hiçbir zaman unutmamıştır. Unutmamıştır, ki şöyle demiştir:

"Devlet yapısını yaşatmak için dış kaynaklara başvurmaksızın ülkenin gelir kaynaklarından yararlanma yollarını sağlayacak önlemleri bulmak gereklidir ve olanaklıdır. En yüksek ölçüde tutumluluk ulusal amacımız olmalıdır. Bu nedenle mali konuda yolumuz, halkı zarara sokacak baskıdan sakınmakla birlikte, olabildiğince dış kaynaklara başvurmaksızın yeterli iç gelir sağlama ilkesine dayalıdır."

"Geçen yıl ulusal savaşımızın en büyük olayı yazılmıştır. O büyük olayı meydana getiren büyük Türk ordusunun aynı yıl içinde bütün gelirleri sağlanmış olduğu gibi, devletin genel yönetimi için gereken harcamalar da dışarıdan hiçbir borç alınmadan yapılmıştır."

"Geçmişteki olaylar ve düşmanlarımızın ülke ve ulusumuzu ilerleme yolunda bütün uygar dünya ile birlikte yürümekten alıkoymuş olan zincirleri, bugün bizi az zamanda olağanüstü bir çalışma yapmak zorunluluğuyla karşı karşıya bırakıyor. Ancak bu zorunluluğun yerine getirilmesi bugünkü mali gücümüzün çok üstündedir. Bundan dolayı hükümetimizin öteki uygar uluslar gibi dış borç anlaşmaları yapma zorunluluğu vardır."

"Şu kadar ki, dışarıdan alınan borç paraları, şimdiye değin Babıali'nin yaptığı gibi sanki ödenmek zorunda değilmişçesine, üretken bir yapıya dayanmadan, boşu boşuna harcayıp tüketerek devlet borçlarımızın yükünü arttıracak ve mali bağımsızlığımızı tehlike karşısında bırakacak bir uygulamaya kesinlikle karşıyız. Biz ülkede halkın gönenç düzeyini yükseltecek, bayındırlık ve üretimi arttıracak ve gelir kaynaklarımızı geliştirecek yöndeki dış borçlanmadan yanayız."

"Bir devletin maliyesi bağımsızlıktan yoksun olunca o devletin yaşamını sağlayan bütün bölümlerinde bağımsızlık felce uğramış demektir."[208]

Adeta yokları var edip bağımsız ve çağdaş bir devlet kuran Atatürk, çok gerekli olmadıkça dış borç almadan kendi kaynaklarıyla ayakta durabilen bir ekonomik model geliştirmek istemiştir. Bu nedenle de "yerli malı" kullanımına ve "tasarrufa" büyük önem vermiştir.

"*En yüksek ölçüde tutumluluk ulusal amacımız olmalıdır,*" diyen Atatürk, 18 Aralık 1929'da Ankara'da kendi himayesinde, TBMM Başkanı Kazım Paşa'nın başkanlığında ve Ekonomi Bakanı Rahmi Bey'in genel müdürlüğünde bir "*Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti*" kurdurmuştur.[209] Cemiyetin kurucular kurulu Mayıs 1930'da yaptığı toplantıda bir "Neşriyat Encümeni" ile bir "İktisat Encümeni" kurulmasına karar vermiştir.[210]

Atatürk başta olmak üzere devletin önde gelen tüm siyasetçileri ve aydınları bu cemiyete üye olup tasarruf etme ve yerli

---

208 Özer Ozankaya tarafından sadeleştirilmiştir. (Ozankaya, age., s. 288.)

209 Cemiyetin kurucuları şunlardır: TBMM Başkanı Kazım (Özalp), TBMM Başkan Vekili Hasan (Saka), Yusuf Kemal (Tengirşek), Saffet (Arıkan), Mahmut (Soydan), Celal (Bayar), Fuat (Umay), Rahmi (Köken), Reşit Saffet (Atabinen), Besim Atalay, Ziraat Bankası Genel Müdürü Şükrü (Ataman), Emlak Bankası Genel Müdürü Hakkı Saffet (Tan). **Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Nizamnamesi**, Ankara, 1929, s. 3; Yaşar Semiz, **Atatürk Dönemi İktisat Politikaları ve Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti**, Konya, 1996, s. 53.

210 Neşriyat Encümeni'nde Yunus Nadi (Abalıoğlu), Hakkı Tarık (Us), Falih Rıfkı (Atay), Hamdullah Suphi (Tanrıöver) gibi birçok tanınmış yazar görev almıştır. Komisyon, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, 8. bas., Ankara, 2006, s. 378.

malı kullanımı konusunda halka örnek olmuştur.[211] Tasarruf en tepeden başlamıştır; öyle ki Çankaya köşkünde çay ve kahve ikramı bile kaldırılmıştır. TBMM Başkanı Kazım (Özalp) 21 Aralık 1929 tarihinde *Cumhuriyet* gazetesine verdiği demeçte "Milli iktisat ve tasarruf seferberliği" konusunda şunları söylemiştir:

"*Memleket meselesi karşısında başka hiçbir endişeye yer yoktur. Kadın, erkek bütün vatandaşların milli iktisat ve tasarruf seferberliğinin icaplarına göre hareket lüzumunu takdir edeceklerinden eminim. Çıkar yol, milli iktisat yoludur.*

Gazi Hazretlerinin himayeleri altında umumi merkezi Ankara'da olmak üzere teşkil ettiğimiz Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti faaliyete başlamıştır. Her tarafa cemiyetin nizamnameleri gönderilmiştir. (...)

Cemiyetin azası yerli malı kullanacaklardır. Kimin ailesi ecnebi malı giyerse, onun zevcesine sözü geçmediği anlaşılacaktır. Yabancı kumaştan mamul elbiseler eskiyinceye kadar giyilebilecektir.Fakat yeni elbiselerini yerli maldan yaptırmadıkları görülenlerin kim olursa olsun, derhal cemiyetten kayıtları silinecektir.

Nüfusumuza oranla yerli mensucat azsa, yeterli dereceye vardırılması için yeni fabrikalar tesisine, mevcutların genişletilmesine çalışılacaktır. Balolarda giyilmek üzere pek güzel siyah yerli kumaştan elbise imal edilebilir. Hanımlara gelince bu vatan meselesini idrak etmiş olduklarına, binaenaleyh israftan sakınacaklarına kaniim.

Çaya, kahveye veda etmek ve yerine ıhlamur, şeker ikame etmek lazımdır. Bir tarihte bir kasaba kahvesine gitmiştim. Biri kahve ısmarlamış, içtim. Bir kahve daha geldi ve kahve fincanlarından biri gidip diğeri gelmeye başladı. Meğer oranın mahalli adetiymiş. (...) Buna ne lüzum var? Kahve yerine evlerde misafirlere şeker, lokum ikram etmek kahve külfetini de ortadan kaldırır; çay yerine de ıhlamur. İsmet Paşa Hazretlerinin dün gece muharrirlerine verdikleri ıhlamur ziyafeti ne güzel bir misaldir."[212]

---

211 Atatürk 3 Ocak 1930'da cemiyete ilk üye olarak kaydını yaptırmıştır.
212 Altun, age., s. 153, 154.

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, genç Cumhuriyet'in çok önem verdiği kurumlardan biridir. Bu nedenle liselerde okutulan "*Tarih IV*" adlı kitapta bu cemiyetten özel bir başlık altında söz edilmiştir.

"*Cemiyetin gayeleri:*

a) Halkı israfla mücadeleye, hesaplı, tutumlu yaşamaya ve tasarrufa alıştırmak,

b) Yerli mallarımızı tanıtmak, sevdirmek, kullandırmak,

c) Yerli mallarımızın miktarını artırmak, sağlamlık ve zariflik itibariyle yabancı benzer mallar derecesine getirmeye ve fiyatlarını ucuzlatmaya çalışmak,

d) Yerli mallarımızın sürümünü artırmak,

gibi milli refaha yarayacak önemli hususlardır.

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti,

1. *Milli sanayi müesseselerinin ve eserlerini memleket tüccarlarına tanıtmak ve kataloglar çıkarmak,*
2. *Yerli mal sergileri kurmak,*
3. *Yerli malların sürümü ve tasarruf faydalarının propagandası için yerli mal ve tasarruf haftaları düzenlemek,*
4. *Yabancı memleketlerin sergilerine yerli malların katılmasını sağlamaya, yerli malların vasıtalarını iyileştirmeye çalışmak,*
5. *Milli sanayi kongreleri, ziraat kongreleri toplamak,*
6. *Geniş ölçüde milli iktisat ve tasarruf yayını yapmak gibi birçok alanda faaliyette bulunur.*"[213]

Atatürk'ün himayesi altındaki bu cemiyet her yıl "*Vatandaş yerli malı kullan!*", "*Vatandaş para biriktir!*" sloganları ile bütün okullarda "Tasarruf Haftaları" düzenlemiş ve Ankara'da şimdiki opera binasında "Yerli Malı Sergisi" açmıştır. Atatürk her yıl bu sergiyi gezerek oradaki öğrencilere yerli malı ve tasarruf konusunda sorular sormuş, onlara ulusal ekonominin öneminden söz etmiştir. O günlerde İstanbul Kunduracılar Cemiyeti'nin açtığı bir sergiyi dolaşan Atatürk, cemiyetin hatıra defterine, yerli malı kullanımı konusunda şunları yazmıştır: "***Kunduracılar sergisinde gördüğüm***

213 Tarih IV, s. 310.

her türlü ayakkabılar, sanatkârlarımızın çok ilerlemiş bulundukların ispat eden eserlerdir. Vatandaşlara yerli ayakkabılara rağbet göstermelerini tavsiye ederim. Yerli ayakkabılarını hariçten gelmiş göstererek fazla satış yapmak hevesine düşenler bulunduğunu söyleyenler oldu. Eğer bu doğru ise teessüfe şayandır."[214]

İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, ayrıca bir Ziraat Kongresi ile bir Sanayi Kongresi düzenlemiştir.[215]

Cemiyet 1932 sonuna kadar il ve ilçelerde 250 şube açmıştır. 1932 sonuna kadar cemiyet üç yerli malı ve tasarruf haftası, sekiz yerli malı sergisi, bir sanayi, bir ziraat kongresi ve bir de ziraat teknik sergisi düzenlemiştir. Cemiyet ayrıca Türkiye'yi temsilen Budapeşte ve Laypzik uluslararası sergilerine katılmıştır.[216]



Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'nin 23 Nisan Şenlikleri sırasında gösteri geçişi yapan kamyonu.

Cemiyet, amaçları doğrultusunda çok sayıda broşür katalog, dergi ve kitap yayımlamıştır. 1929-1932 yılları arasında toplam 938.000 nüsha yayın yapmıştır.[217]

214 Altun, age., s. 154, 155.
215 Mütercimler, age., s. 884.
216 Tarih IV, s. 310.
217 age., s. 310, dipnot 2.

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'nin en önemli ve en kitlesel yayın organı 1930 yılından itibaren aylık olarak çıkarılmaya başlanan *İktisat ve Tasarruf* dergisidir. Derginin yayın müdürü Dr. Vedat Nedim (Tör)'dir.

Dergi, 1 Aralık 1931 tarihli ilk sayısında "*İlk Hedef: Akdeniz'di... İkinci Hedef: İktisat*" başlığıyla çıkmış ve "*İnkılabımızın iktisadi temelini kurmak.*" konulu bir makale yayımlamıştır.[218]

Derginin Birinci Kanun 1932 tarihli sayısında "*İktisat ve Tasarruf İki Yaşında-10.000 Abonemiz Olacak!*" başlığıyla yayımlanan tanıtım yazısında şöyle denilmiştir:

"*Mecmuamız bu sayı ile ikinci yaşına bastı. İktisat ve Tasarruf Türkiye'nin en çok okunan mecmuasıdır. 'Tasarruf ve Yerli Malı Haftası' münasebetiyle çıkan her yılın ilk sayısını 20.000 nüsha olarak bastırıyoruz. Diğer aylar 10.000 nüsha çıkan mecmuamızın 7500 abonesi vardır. Onu köylü de tanır, şehirli de. Onu mektepliler de okur, mebus da memur da, muallim de, tacir de, sanayici de. Mecmuamız bir maksat mecmuasıdır. Cemiyetimizin gayelerini (amaçlarını) halk arasında yaymak için çıkan mecmuamız aynı zamanda şubelerimizi idare edenler için de iyi bir yol göstericidir. Gayelerimiz etrafında verilecek konferanslar, yapılacak propagandalar için canlı bir kaynaktır.*

Mecmuamızın bu seneki hedefi abone sayısını 10.000'e çıkarmaktır. (...) 10.000 aboneyi bulacağız, çünkü gayretlerimizin gönüllüsü yalnız 10.000 vatandaş değil, 15 milyonluk Türk milletidir."[219]

Burada dikkat çeken iki önemli nokta vardır: Birincisi, 1932'de Türkiye'nin "en çok satan" dergisinin bir ekonomi dergisi olması, ikincisi de her ay 10.000 adet basılan bu derginin 10.000 aboneyi hedeflemiş olmasıdır. Bu durum, hem halkın ekonomiye verdiği önemin hem de Harf Devrimi'nin kısa sürede çok başarılı olduğunun göstergesidir. Belli ki sadece 4 yıl içinde halkın önemli bir kesimi yeni harflerle okuma yazma öğrenmiştir.

---

218 Bkz. **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, 1 Aralık 1931.

219 **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932, s. 10.

"*İktisat ve Tasarruf*" dergisinde, yerli malına önem verilmesi, yerli malı kullanılması, yerli üretimin artırılması, ihracatın teşvik edilmesi ve para biriktirilerek tasarruf edilmesi gibi konularda halka yol gösterici yazılara yer verilmiştir.

Örneğin derginin Birinci Kanun 1932 tarihli sayısında, Falih Rıfkı, "*Üzüm, İncir ve Fındık*" başlığını taşıyan bir yazıda şu görüşlere yer vermiştir:

"*Üçü de bizim ihraç malımızdır ve böyle kalacaktır. Biz ne üzüm, ne incir ne de fındığımızı kendimiz yiyerek bitiremeyiz. Fakat üçü de Türk toprağının en besleyici yemişlerindendir. Eğer biz, üzüm, incir, fındık yemeğe alışırsak, eğer salonumuzda, sofRamızda kendimiz için, misafirlerimiz için bu üç yemişten bulundurmaya karar verirsek, bu üç milli malın pazarını hiç olmazsa bir memleketlik daha genişletmiş oluruz. (...)*

Şimdi dünyanın her yerinde yerli mal için yerli pazar, yalnız şöyle böyle bir tedbir değil, başvurulan ilk tedbirlerden biri olarak göze çarpıyor. Yerli pazarın hacmi ve kabiliyeti ne olursa olsun maddi, manevi büyük bir fayda olduğuna şüphe edilemez. Biz kendi mal ve mahsulümüzü alırken, unutmayalım ki onu ister istemez almakta olduğumuz bir şeyin yerine koyuyoruz: Bu şey çok defa yabancı malı ve mahsulüdür."[220]

Cumhuriyet yazınının en önemli kalemlerinden biri olan Falih Rıfkı Atay, pek bilinmemesine karşın, yerli tarım ürünlerinin tüketilmesi konusunda çok ciddi bir mücadele vermiştir. Bu konuda *İktisat ve Tasarruf* dergisinde kaleme aldığı yazılar dışında her fırsatta yerli tarım ürünlerinin kullanımını gündeme getirmiştir. Örneğin Cenevre'den Vedat Nedim Tör'e gönderdiği, *İktisat ve Tasarruf* dergisinde yayımlanan bir mektubunda "kabızlığı önlemek için bol bol yemiş tüketilmesi" gerektiğini belirtmiştir.

"*Bu mektup, cemiyetimizin güttüğü davanın ne kadar yerinde ve doğru olduğunu gösteren çok değerli bir vesikadır. Türkiye'de kabızlık adeta milli bir hastalıktır. Falih Rıfkı Bey'in*

---

220 Falif Rıfkı, "*Üzüm, İncir, Fındık*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932, s. 3.

bize anlattığına göre Profesör Perrier, bu kadar bol yemişli bir memlekette oturan Türklerin kabız olmalarına akıl erdiremiyormuş! Ve 'birçok hastalıkların sebebi olan kabızlık sadece bir beslenme meselesi' diyormuş. 'Sizin bu kadar nefis yemişleriniz ve sebzeleriniz var. Bunları bol bol yiyin. Bir insanın kabız olmasına fennen imkân yoktur. Siz demek memleketinizin nimetlerinden istifade etmesini bilmiyorsunuz. Biz sizin yemişlerinizi burada hastalarımıza ilaç yerine tavsiye ediyoruz' (diyormuş)..."[221]

İktisat ve Tasarruf dergisi, "*Az yediğimiz meyvelerimiz*" diye bir yazı dizisi hazırlayarak Türkiye'de yetişen ancak az tüketilen meyvelerin tüketimini artırmak için bu meyveleri teker teker tanıtıp yararlarını sıralamıştır. Örneğin Mayıs 1933 sayısında "*Az yediğimiz meyvelerimiz II*" başlığı altında "patates" tanıtılmıştır.[222] Yine aynı sayıda Yılmaz adlı biri tarafından "*Güzelim Fıstık*" başlıklı bir yazıda fıstığın yararlarından söz edilmiştir.[223]

Derginin asıl misyonu tasarrufu teşvik etmektir. Bu nedenle dergide bu yönde çok sayıda yazı yer almıştır. Dergi en küçüğünden en büyüğüne her türlü tasarruftan söz etmiştir.

Derginin Birinci Kanun 1932 tarihli sayısında, Sadri Etem, "*Sene Sonunda 50 Milyon Liramız Olacak*" başlıklı yazısında şu bilgileri vermiştir:

"*Bir hafta sonra bütün dünya milletlerinin tasarruf haftası başlıyor. Tasarruf haftası dediğim zaman dudaklarını bükecek bedbinlere, dünyanın dört direğini kaldırıp alemi harabe şeklinde görenlere verilecek cevap söz değildir. Söz söylemeyeceğim, onlara rakamlar cevap verecektir.*

Türkiye'de 1920 senesinde bankalara yatırılan para 1 milyon liradan biraz fazla idi. 1921'de bankalara yatırılan para 2

---

221 "*Falih Rıfkı Bey'in Mektubu*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933, s. 7.

222 "*Az yediğimiz Meyvelerimiz II: Patates*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933, s. 10.

223 Yılmaz, "*Güzelim Fıstık*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933, s. 12.

milyon lirayı buldu. 1923'te 3 milyon oldu. 1924'te 4 milyon oldu. 1925'te 5 milyon oldu. Geçen sene (1931) bankalardaki küçük tasarruf parası 38 milyon lirayı buldu. (...)

Önümüzde geçilecek nice siperler var. İktisadi cephenin büyük zaferini kazanmak için planın ikinci merhalesini tatbikata başlayacağız. 1931'in küçük tasarruf yekünü 38 milyon lira idi. 1932 nihayetinde bankalardaki tasarruf 50 milyon lira olacak! Bu 50 milyon lirayı kasalara yerleştirdiğimiz zaman iktisadın istiklal harbinde bir adım daha ilerlemiş olacağız."[224]

İktisat ve Tasarruf dergisi her türlü israfla mücadele etmiştir. Örneğin derginin Haziran 1933 tarihli sayısında "*İsraflı düğünlere karşı bir dövüşme savaşı açtık!*" başlıklı yazıda Denizli düğünlerinden örnek verilerek düğünlerde aşırı israftan kaçınılması gerektiği vurgulanmıştır.[225] Yine aynı sayıda, "*Vatandaşlar! Düğün yapalım derken yıkım yapanları doğru yola çağırınız!*" başlıklı bir yazıda, para saçılan düğünler eleştirilerek vatandaşlara bu tür düğünlerden kaçınmaları önerilmiştir.[226]

Genç Cumhuriyet, kendi demiryolunu kendisi yapmak için bir kampanya başlatarak halktan gönüllülük esasına bağlı olarak hazineye ödünç para istemiştir. Bu konuda *İktisat ve Tasarruf* dergisinin yayınları çok etkili olmuştur. Örneğin derginin Haziran 1933 tarihli sayısının kapak yazısında "*Ergani Yolunda Benim de Payım Var! Bu Çocuk Böyle Diyor! Senin de Payın Var mı?*" denilerek halkın Ergani demiryolunun yapımına destek olması istenmiştir.

Derginin aynı sayısında Falif Rıfkı, "*6.550.000*" başlıklı yazısında, "*Ergani demiryolu istikrazı için ilk tertip 4 milyon liralıktı. 30 Nisan akşamı her taraftan gelen haberler, halk ve müesseseler namına yapılan kayıtların 6.550.000 lirayı bulduğu-*

---

224 Sadri Etem, "*Sene Sonunda 50 Milyon Liramız Olacak*" **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932, s. 4.

225 "*İsraflı düğünlere karşı bir dövüşme savaşı açtık*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933, s. 1-3.

226 "*Vatandaşlar! Düğün yapalım derken yıkım yapanları doğru yola çağırınız!*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933, s. 5.

nu bildirmiştir," diyerek uzun uzun halkın demiryolu yapımına verdiği katkıdan söz etmiş, bunun önemini anlatmıştır.[227]

İktisat ve Tasarruf dergisinin her sayısında çok sayıda banka ve sanayi kuruluşunun reklamı yer almıştır. Bu reklamların neredeyse tamamında yerli malı kullanımı ve tasarruf teması işlenmiştir.

İktisat ve Tasarruf dergisindeki reklamlardan biri

227 Falih Rıfkı, "*6.550.000*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933, s. 7.

İKTISAT VE TASARRUF

5 Kuruş No. 7 İkinci Y

Çıkaran: Milli İktısat ve Tasarruf Cemiyeti — Ankara.
Neşriyat Müdürü: Dr. VEDAT NEDİM.

Ergani yolunda Benim de Payım var!

•

Bu çocuk, Böyle diyor!.

•

Senin de Payın var mı?



İktisat ve Tasarruf dergisinin Haziran 1933 tarihli sayısının ön kapağı

SAĞLAM

ZARİF

ÜTÜ TUTAR

HALİS YÜN

KUMAŞLAR.

Süreyya Paşa Mensucat Fabrikası

mamulâtını her yerde arayınız.

Satış deposu: Mahmut Paşa 195-197

Satış şubesi: Emin önü 51-62

Vatandaş!

Yerli malı savaşında sonuna kadar ön safta

Kalmağı ahlak edin!

Bozguncularla döğüş!

Hak yolu, bizim tuttuğumuz yoldur.

Bu imanla yürü:

Yerli malından şaşma!

İktisat ve Tasarruf dergisinde yayınlanan reklamlardan birinde vatandaşa yerli malı tavsiyesi

İktisat ve Tasarruf Cemiyeti'nin çalışmaları ve bu cemiyetin çıkardığı *İktisat ve Tasarruf* dergisi Kemalist Ekonomi Modeli'nin ruhunu gözler önüne sermesi bakımından çok önemlidir. Cemiyetin çalışmaları ve dergideki yazılar incelendiğinde bu vatanın hangi büyük güçlüklerle mücadele ederek, nasıl bir kutsal seferberlikle kurulduğu bütün açıklığıyla gözler önüne serilmektedir. 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nden "borçsuz" çıkabilmek için *"Vatandaş üret!","Vatandaş yerli malı kullan!, "Vatandaş tasarruf et!","Vatandaş demiryolu yapımına katkıda bulun!"*, diyen genç Türkiye Cumhuriyeti'nin yöneticileri ve aydınları, vatandaşa incir, üzüm, fındık, fıstık ve patatesin faydalarını anlatarak işe başlamışlardır. Yöneticiler ve aydınlar vatandaşlara, yerli fabrikaların dokuduğu kumaşları ve ayakkabıları kullanmalarını tavsiye ederek, paralarını yerli bankalara yatırmalarını söyleyerek hatta yerli üretim meyve ve sebzeleri tükettirmek için "kabız olmak istemiyorsanız yerli yemiş yiyin" diyerek, çalışmayı, üretmeyi, biriktirmeyi, tasarruf etmeyi ve tüketmeyi öğretmiştir. Böylece dişinden tırnağından artırdıklarını biriktiren vatandaş bu birikimlerini yavaş yavaş yerli üretime ve tüketime aktarmış, devletin de yönlendirici ve destekleyici politikaları sonucunda Türkiye'de bağımsız bir ulusal ekonominin temelleri atılmıştır.

Kemalist Ekonomi Modeli'nin Uygulanması

Atatürk'ün Ilımlı Devletçilik/Karma Ekonomi/Planlı Devletçilik ve Devletçilik gibi adlarla anılan Kemalist Ekonomi Modeli'nin özellikle İktisat Bakanı Celal Bayar dönemindeki başarılı uygulamaları sonunda genç Türkiye Cumhuriyeti çok önemli bir ekonomik kalkınma hamlesi yapmıştır. 1923-1930 arasındaki kısmi kalkınma döneminin ardından, 1929 Dünya Ekonomik Krizi'ne rağmen, 1932-1938 arasında tam anlamda bir ekonomi mucizesi gerçekleşmiştir.

Falih Rıfkı Atay, "*Çankaya*" adlı ünlü eserinde bu ekonomi mucizesini o kendine has akıcı üslubuyla şöyle anlatmıştır:

"Hitler, Atatürk'ü övdüğü sırada, 'Bir milletin bütün vasıtalarından mahrum edilmiş olsa dahi, kendi kendini kurtarma vasıtalarını yaratabileceğini ispat eden adamdır' demişti.

1923-1924 Türklüğü düşünülürse Hitler'e ikinci defa hak vermek lazım gelir.

Bir de sömürgesizleşme davamız vardı. Demiryolları, tramvaylar, şehir ışıkları, suları, gaz, rıhtımlar, fenerler hepsi imtiyazlı yabancı şirketler elinde idi. Bunları satın alarak millileştirecektik. (...)

Yeni Türkiye'de Devletçilik, bir ekonomik meslek olarak doğmamıştır. Bir tarihi zaruret olarak doğmuştur. Yapılacak şeyleri devletten başka yapabilecek olan yoktu. Mesele bundan ibaret. Yani Türkiye kendi yapmak veya hiçbir şey yapılmamasına boyun eğmek arasında seçim yapmalı idi.

Partinin bir iki yüz bin lirasını bir yabancı bankaya yatırarak hissedar olmak teklifinde bulunduğumuz vakit, 'Türkler bankacılık edemezler. Paranızı bize bırakırsanız, faizini veririz' diyorlardı.

Bir vatan kurtarmak fakat bir banka kuramamak. Bir fabrika işletememek... Zaferin verdiği üstünlük duygusu ile bu iddiaların doğurduğu aşağılık duygusu çarpışıyordu. 1923'ün şevkli iradesi on dokuzuncu asır iktisat öğrencilerinin şüpheci ve bozguncu telkinlerini nihayet yendi. Bilmediğimiz şeyleri yapmaya koyulduk. Ankara köy mü idi? Şehir olacaktı. Demiryolu Erzurum'a kadar ulaşmalı mı idi? Ulaşacaktı.

Aldanmak, avlanmak, yaptığımızı bozmak veya kullanmamak, hepsi hesapta idi.

Her şey yapılmalı ve yapılanların sahibi bu millet olmalı idi. Türk'ün parası varsa Türk, Türk'ün parası yoksa devlet yapacaktı. Geçmişten korkuyorduk. Kapitülasyonlar kabusu henüz dün akşam uykularımızda idi.

Devletçilik yeni Türkiye'de milliyetçilik demekti. (...)

İmtiyazlı yabancı şirketleri tasfiye etmek ve hepsini yüzde yüz Türk kadro ile işletmek... Ve bu geri Asya memleketini ileri Avrupa memleketi haline getirecek her şeyi, her şeyi temelinden kurmak...

Meclis kürsüsünde bir de 'üç beyaz' parolası revaç bulmuştu: Ekmeğimizi kendi unumuzdan yoğurmak, şekerimizi kendi pancarımızdan almak, bezimizi kendi pamuğumuzdan dokumak... Ah bir buna muvaffak olsaydık...

1923 kafası ve iradesi imkânsızlığa meydan okumuştur. Doğru, eğri, eksik, tamam, fakat 'Türk'ün yapamayacağı' sabit fikrini yenmiştir.

1923 iradesinin ve kafasının eline geçmişten yalnız tarihi anıtlar miras kalmıştı. Tarihi anıtlar dışında ne varsa, iktisat, teknik, ticaret, ziraat teşebbüslerinden doğma ne görünürse hemen hiçbiri Türk değildi. Şimdi tarihi anıtlar dışında olan ve görünen şeyler misillerce artmıştır ve hepsi millidir.

Türk tarihi 1923 iradesinin ve kafasının mucizesini unutamaz. (...) Meşrutiyet'te Direklerarası'nda bir pabuççu dükkanının açılmasını Türklerde iktisadi teşebbüsçülüğün müjdesi gibi sayan bizler bugün, 1923 kafasının ve iradesinin kurmuş olduğu demir ve çelik endüstrisini İsveçliler kadar verimleştirmek imkânlarını arayabilen bir seviyeye çıkmışızdır." [228]

Genç Cumhuriyet'in ekonomide yarattığı mucizeyi görmezden gelerek, başta Atatürk olmak üzere bu modeli geliştirip uygulayan kadroları, "*Bunların memlekette dikili bir ağacı bile yok!*" diye eleştirenler yalan söylemektedirler.

Şimdi gelin Kemalist Ekonomi Modeli'nin uygulamalarını, başka bir ifadeyle Cumhuriyet'in dikili ağaçlarını görelim: Gerçi o ağaçların çoğu bugün yok! Söküldüler!..

- İş Bankası kurulmuştur.
- Türkiye Sanayi ve Madenler Bankası kurulmuştur.
- Devlet Sanayi Ofisi kurulmuştur.
- Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası kurulmuştur.
- Yabancıların elindeki Reji İdaresi satın alınmıştır.
- Barut ve Patlayıcı Maddeler Tekeli kurulmuştur.
- İspirto ve Alkollü İçkiler Tekeli kurulmuştur.

---

228 Falih Rıfkı Atay, **Çankaya**, Pozitif Yayınları, İstanbul, ty, s. 522-524.

- Yabancıların elindeki demiryolları satın alınarak millileştirilmiştir.
- Devlet Demiryolları ve Limanları Genel İdaresi kurulmuştur.
- Tramvay yabancılardan alınmıştır.
- Devlet Hava Yolları kurulmuştur.
- Tünel yabancılardan alınmıştır.
- Kömür işletmeleri yabancılardan alınmıştır.
- Telefon şirketleri yabancılardan alınmıştır.
- Ziraat Bankası geliştirilmiştir.
- Emlak ve Eytam Bankası kurulmuştur (ipotek karşılığı konut kredisi vermek için).
- Ticaret ve Sanayi Odaları yasal nitelik kazanmıştır.
- *"Gümrük Tarife Kanunu"* yürürlüğe girmiştir.
- Menkul Kıymetler ve Kambiyo Borsaları yasası çıkarılmıştır.
- Türkiye Merkez Bankası kurulmuştur.
- Aşar Vergisi kaldırılmıştır.
- Yüksek İktisat Meclisi kurulmuştur.
- I. Beş Yıllık Sanayi Palanı uygulamaya konulmuştur.
- Türkiye'nin değişik yerlerinde 16 büyük fabrika kurulmuştur.
- Sümerbank kurulmuştur.
- Etibank kurulmuştur.
- Denizbank kurulmuştur.
- Halk Bankası kurulmuştur.
- Devlet Ziraat İşletmeleri kurumu kurulmuştur.
- Zirai Kredi Birlikleri kurulmuştur.
- Zirai Kredi Kooperatifleri kurulmuştur.
- Ziraat Okulları kurulmuştur.
- Yüksek Ziraat Enstitüsü kurulmuştur.
- Yüksek Veterinerlik Enstitüsü kurulmuştur.
- İpekböcekçiliği Enstitüsü ve İpekböcekçiliği Okulları kurulmuştur.
- Tohum Islah İstasyonları kurulmuştur.
- Örnek Çiftlikler kurulmuştur.
- *"Hayvanları İyileştirme Kanunu"* çıkarılmıştır.
- Yonca Tohumu Temizleme Kurumu kurulmuştur.

- *"Kabotaj Kanunu"* kabul edilmiştir.
- *"Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu"* çıkarılmıştır.
- Elektrik İşleri Etüd İdaresi kurulmuştur.
- Devlet İstatistik Umum Müdürlüğü kurulmuştur.
- Merkez Hıfzıssıhha Enstitüsü kurulmuştur.
- Toprak Mahsulleri Ofisi kurulmuştur.
- Ankara Türk Sigorta AŞ. kurulmuştur.
- Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi kurulmuştur.

Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın hemen ardından 17 Şubat 1923'teki **İzmir İktisat Kongresi**'yle Türkiye'nin **ekonomik kalkınmasını** başlatmıştır. 1925'te **Aşar Vergisi'nin kaldırılması,** 1927'de ***"Teşvik-i Sanayi Kanunu"*****nun kabulü** ve 1929'da gümrük tariflerinin kontrolüyle canlanan ekonomi, 1933'teki **I. Beş Yıllık Kalkınma Planı**'nın ardından başlayan **ağır sanayi** hamlesiyle dosta düşmana parmak ısırtacak bir başarı elde etmiştir.[229]

1929-1938 arasında **ağır sanayi üretimi %152 artarken toplam sanayi üretimi %80 artış göstermiştir. Kömürde %100, kromda %600, diğer madenlerde %200 artış olurken, demir üretimi sıfırdan 180.000 tona çıkmış, şeker üretimi 200 misli artmıştır.**

1930 yılında ***"Türk Parası'nın Kıymetini Koruma Kanunu"*****nun çıkarılması** ve yine aynı yıl **Merkez Bankası'nın kuruluşu** çerçevesinde, Türk Lirasının İngiliz Sterlini, ABD Doları ve İtalyan Lireti karşısındaki değeri yükselmiştir. Türk ekonomik rezervleri yaklaşık altı kat artmış, Türk Lirasının dünya pazarlarındaki değeri dolara karşı yükselmiş, 1930'da 1 dolar 2.12 lira, 1939'da ise 1 dolar 1.28 lira olmuştur.[230] **Ulusal bankaların** sayısı giderek artmıştır. Ülke genelinde **1924'te 19 ulusal banka varken (15'i yabancıların) 1938'de bu sayı 39'a yükselmiştir (9'u yabancıların).** 1923 yılında **ithalat ve ihracat arasındaki**

---

229 Cumhuriyet'in Atatürk'lü yıllarındaki ekonomik verileri hakkında bkz. Aydemir, **İkinci Adam,** C 1, s. 344 vd.

230 Stanford J.Shaw-Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye,** C 2, İstanbul, 1983, s. 467.

fark (-60) iken, başarılı ekonomik politikalar sonunda 1938'de bu fark (-5)'e düşmüştür.

1923'te ülkenin toplam ithalatında yatırım malları %6, hammaddeler %13 ve tüketim malları %81 oranında iken, 1938'de aynı rakamlar sırasıyla %36, (altı kat artış), %35 (üç kata yakın artış) ve %29 (üç kata yakın azalma) olmuştur.

Atatürk'ün gerçekleştirdiği tarım devrimiyle Türkiye hem kendi kendine yetebilen bir tarım ülkesi haline gelmiş, hem de birçok tarım ürününü ihraç etmeye başlamıştır. Pamuk üretimi 1920'de 20.000 tondan, 1927'de 120.000 tona, 1952'de 165.000 tona çıkmıştır. **Tütün üretimi** 1923'te 20.500 tondan 1927'de 64.400 tona çıkmıştır. **Üzüm üretimi** 1923'te 37.400 tondan 1927'de 40.000 tona çıkmıştır. **Buğday üretimi** 1923'te 972 tondan 1939'da 3636 tona çıkmıştır. Aynı dönemde 145.000 ton **zeytin,** 40.000 ton **fındık,** 28.000 ton **incir** üretilmiştir. 1923'te 15 milyon olan **koyun** sayısı 23 milyona, 4 milyon olan **sığır** sayısı ise 9 milyona ulaşmıştır. Atatürk döneminde 1923–1929 yılları arasında, tarımsal üretimin yıllık büyüme hızı %8.9'u bularak milli gelir büyüme hızını (%8.6) geçmiştir. 1930-1939 yılları arasında küresel kapitalizmin yaşadığı büyük buhranın olumsuzluğuna karşın, tarım kesimi büyümesini sürdürmüştür. Bu dönemde tarımda yıllık büyüme hızı %5.1 olarak gerçekleşmiştir.

Toprak Reformu konusunda özellikle 1934 yılındaki *"İskân Kanunu"*ndan sonra çok ciddi adımlar atılmış **Genç Cumhuriyet 1923-1938 arasında toplam, 246.431 aileye toplam 9.983.750 dekar toprak dağıtmıştır.**

1923'te 4.112 kilometre olan demiryolu uzunluğu, 1938'de 7. 132 kilometreye ulaşmıştır. Aynı dönemde karayolları ise **22.053 kilometreden 41.582 kilometreye** çıkmıştır. **1923-1926 yılları arasında 27.850 kilometre köy yolu açılmış onarılmış ve düzeltilmiştir.**

1929 Dünya Ekonomik Krizi'ne rağmen 1924-1938 arasındaki **büyüme hızı %10'un** altına düşmemiştir. **Enflasyonsuz büyüme** gerçekleştirilmiş, **GSMH 3 katma, kişi başına milli gelir 2 katına çıkmıştır. 1923-1938 arasında 11 yıl boyunca gelir gider eşitliği sağlanmış (denk bütçe), 3 yıl gelir giderden fazla olmuş-**

tur. 1938'e gelindiğinde **Merkez Bankası'nda 36 milyon dolar döviz, 26 ton altın vardır.** Şeker, çimento, kereste ve deri ürünlerinde milli ihtiyacın tamamı, yünlü dokumada %83'ü, pamuklu dokumada %43'ü, kâğıtta %32'si, camda ve cam eşyada %63'ü milli üretimle karşılanmıştır. 1938'de **devletin Osmanlı borçlarından başka borcu yoktur. Türkiye 1926'dan itibaren kendi uçağını kendisi yapan bir ülke haline gelmiştir.**

Neresinden bakılırsa bakılsın bunun adı bir ekonomi mucizesidir. Bu mucizeyi küçümsemek, bu mucizeye imza atan o yoksul ulusa ve bu mucizenin başmimarı Atatürk'e yapılmış büyük bir saygısızlıktır.

Sonuç olarak, Kemalist Ekonomi Modeli, kendisinden önceki ekonomik modellerden (kapitalizm ve sosyalizm) yararlanmakla birlikte, kendine özgü nitelikleriyle bu modelleri aşan; öncelikle, "*Batırılan bir ülke nasıl kurtarılır?*" sorusuna uygulanabilir ve dolayısıyla gerçekçi yanıtlar veren bir modeldir. Savaşta ve barışta krizden çıkış reçeteleri sunması bakımından dikkate değerdir. Bu reçeteler, modelin kuramcısı Atatürk tarafından bizzat denenerek hazırlanmıştır. Daha önce de belirttiğim gibi Atatürk bu ekonomik model sayesinde önce çok kötü ekonomik koşullarda bir Kurtuluş Savaşı kazanmış, sonra Osmanlı'dan kalan borç yükü altında ezilmeden yeni bir devlet kurmuş ve son olarak da bu devletin 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nden Devletçilik ilkesi uygulamalarıyla güçlenerek çıkmasını sağlamıştır. Bu nedenle Kemalist Ekonomi Modeli dünyadaki ezilen sömürülen mazlum milletlerin kurtuluş reçetesidir.

Kemalist Ekonomi Modeli, dış borçlanmaya temkinli yaklaşan, kendi ekonomik kurallarını kendisi belirleyen, yerli üretimi ve ihracatı artırmayı amaçlayan, özel teşebbüsü-sermayedarı dışlamayan, ama buna karşılık temel ekonomik yatırımlarda devletçi kalkınmayı öngören, bağımsız ve ulusal bir ekonomiyi amaçlayan demokratik ve halkçı bir modeldir.

Atatürk'ün sosyal politakalarını anlamak için Kemalist Ekonomi Modeli'nin halkçı ve demokratik yönünü çok iyi bilmek gerekir.

Atatürk, 20. yüzyılın başlarında cepheden cepheye koşan bir Osmanlı subayı olarak devletin güçlü ve zayıf yanlarını çok yakından görmüştür. Atatürk ve genç subay arkadaşları görevli oldukları yerlerde özellikle ekonomik durumun her geçen gün biraz daha kötüye gittiğini ve bunun her alanda çok büyük sorunlara yol açtığını gözlemlemişlerdir.

Atatürk'ün sınıf arkadaşlarından Ali Fuat Cebesoy, "*Sınıf Arkadaşım Atatürk*" adlı anılarında devletin ve ordunun o günlerdeki perişanlığından şöyle söz etmiştir:

"*Üçüncü sınıfta derslere başladığımız zaman artık genç beyinlerimiz derslerden başka şeylerle de ister istemez meşgul oluyordu. (...)Devlet idaresinin iyi işlemediğini, suistimallerin alıp yürüdüğünü, memurların ve subayların maaşlarını alamadıklarını, buna karşılık Saraya mensup sırmalı hafiyelerle dalkavuklara maaşlarından başka keseler dolusu altın verildiğini haber aldıkça, Sultan Hamit'e aslında pek de güçlü olmayan güvenimiz büsbütün sarsılıyordu. Ordunun kötü eller yönetiminde değer ve saygınlığını yitirdiğini görüyorduk. Merkezi Şam'da bulunan 5. Ordu'da seri ateşli toplar bile yoktu. Talimler ancak çok eskiden kalmış toplarla yapılabiliyordu. Donanma da kara ordusundan pek farklı değildi. Sultan Aziz döneminin donanmasından, hazin bir anıdan başka bir şey kalmamıştı. Topların kamaları çıkarılmış, gemiler Haliç'te adeta çürümeye bırakılmıştı. 1897'de donanmanın Çanakkale Boğazı'ndan çıkması olay olmuştu. Yolda savaş gemileri birbirini yitirmişler, kazanlar patlamıştı. Hatta şiddetli yağmurlarda deniz subaylarının kamaralarından içeri giren sulardan kendilerini koruması için şemsiye ile oturdukları rivayet oluyordu. Fakat kimse ortaya çıkıp, 'Nereye gidiyoruz, memleketi nereye götürüyorsunuz?' diye soramıyordu, sormak yürekliliği gösteremiyordu. Doğu'nun alışık olduğu uyuşuk bir kadercilikle susuyordu. Çünkü padişahtan ve onun hafiyelerinden korkuyorlardı.*"[231]

---

231 Ali Fuat Cebsoy, **Sınıf Arkadaşım Atatürk**, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, ty, s. 45.

Atatürk ilk görev yeri olan Şam'da 1905 yılında yoksulluktan, geri kalmışlıktan, halkın ve ordunun perişanlığından çok fazla etkilenmiştir. Lord Kinross, "*Atatürk*" adlı kitabında Şam'ın Atatürk üzerindeki bu etkisinden şöyle söz etmiştir:

"*Şam, bu yarının insanı üzerinde bir başka yönden de derin bir etki bırakacaktır. Mustafa Kemal önünde ilk olarak hâlâ Ortaçağ karanlığında yaşamakta olan bir şehir görüyordu. (..) Kutsal bir Arap şehri olan Şam bir ahret şehriydi. Karanlık bastıktan sonra dolaştığı sokaklar, bomboş ve sessizdi. Evlerin yüksek duvarlarından kafesli pencerelerinden dışarı ne ses, ne soluk sızardı. Sonra bir gece Mustafa Kemal bir kahveden çalgı sesleri taştığını duyarak şaştı. Kapıdan bakınca içerisinin Hicaz demiryolunda çalışan İtalyanlarla dolu olduğunu gördü. Mandolin çalıp şarkı söyleyerek, karıları ve kız arkadaşlarıyla dans ediyorlardı. (...) Bunun dışında her şey karanlık içinde ve hava, gericilik, baskı ve derinden derine ikiyüzlülükle doluydu. Mustafa Kemal, milletinin gerçek düşmanının sadece yabancılar olmadığını artık anlıyordu. Türklerin bütün saldırganlıklarına rağmen yabancılardan öğrenecekleri bir şeyler vardı. Gerçek düşman aralarındaydı. Onları başka milletlerin yürüdüğü ışıklı yoldan alıkoyan, gelişmeleri önleyen, baskı altında tutan softalık ve yobazlık...*"[232]

Atatürk, geri kalmışlıktan kurtulmak için öncelikle bağımsız, çağdaş ve halkçı bir ekonomik sistem kurmak gerektiğini düşünmeye başladığında daha 24 yaşındadır.

Atatürk'ün gelecekteki ekonomi politikalarını biçimlendiren bir başka şehir de Sofya'dır. 1914 yılında ateşemiliter olarak bulunduğu Sofya'da gördüğü çağdaşlık, zenginlik ve refah onu derinden etkilemiştir. Okulları, fabrikaları, demiryolları, otomobilleri, geniş ve bakımlı yolları, elektrikle aydınlatılmış sokakları ve ekili tarlaları ile Sofya, Atatürk'ü adeta cezbetmiştir. "*Şakir'le birlikte (Şakir Zümre) Türklerin oturduğu bölgeleri dolaştık. (...) Türkler Plevne'de ve daha başka yerlerde endüstri*

---

232 Kinross, age., s. 40, 41.

kurmuşlardı. İçlerinde bir çoğu büyük para kazanmıştı."[233] Atatürk, 1914'te Sofya'da gördüğü fabrikalara bakarken gelecekte Anadolu bozkırında yükselecek fabrikaları hayal etmiş gibidir.

Atatürk, 1918 yılında Avusturya Karlsbad'ta bulunduğu dönemde de Avusturya'nın ekonomik yapısını tanımıştır: Fabrikaları görmüş, burada tarım, ticaret ve sanayi alanındaki gelişmeleri çok yakından inceleme fırsatı bulmuştur.

Atatürk'ün ekonomi politikalarının temelinde halk vardır. Az gelişmiş ve yarı sömürge durumundaki bir devletin batış yıllarında doğup büyüyen Atatürk, özellikle devletin asli unsuru olan Türk halkının yoksulluğuna ve perişanlığına gizli, açık büyük bir tepki duyarak ekonomi politikalarını biçimlendirmiştir. Başka bir ifadeyle Atatürk'ün ekonomi politikalarının temelinde, bir ordu komutanı olarak cepheden cepheye sürülen Türk çocuklarının yoksulluğuna, sefaletine duyduğu derin isyan vardır. Örneğin 1903 yılında kaleme aldığı 2 numaralı not defterine, "***Nöbete gönderilen bir nefer, 'Af buyurun efendim, sırtımda çamaşır yoktur. Paltomun altında setreye bakın parça parça; öldürmek isterseniz gideyim.***"[234] diye bir not düşerek askerlerin yoksulluğuna, perişanlığına dikkat çekmiştir. Yine aynı not defterinde Vodina'dan söz ederken, ***"1500 hane kadar, 2 büyük fabrikası var, biri iplik, diğeri ipekli kumaş, mendil, çarşaf... Kömür, çok miktarda çıkıyor. İstasyonda büyük birkaç kömür deposu mevcuttur."***[235] diye bir not düşmüştür.

Atatürk'ün Türklerin fakirliğine, yabancıların ve azınlıkların zenginliğine duyduğu tepki onu ulusal çizgide halkçı bir ekonomik model geliştirmeye yöneltmiştir. O, bir anlamda asırlarca cepheden cepheye koşturulan, son olarak yokluk ve yoksulluğa aldırış etmeden bir ölüm kalım savaşına katılan Türk halkına, devletin birkaç asırlık borcunu ödemek istemiştir.

Atatürk Kurtuluş Savaşı'nı halkla birlikte yürütmüştür. Kurtuluş Savaşı'nın temel ideolojisi kuşkusuz ki Halkçılıktır. Atatürk Halkçılığı, Cumhuriyetçilik ve demokrasi ile eş anlamlı olarak

233 age., s. 80.
234 Mithat İnan, age., s. 34.
235 age., s. 37.

görmüştür. Nitekim her üç kavramı tanımlarken de "ulusal egemenlik" veya "milli irade" ifadelerini kullanmıştır. Çünkü her üç kavramın odağında da "halk" vardır; halkın iradesi, halkın refahı ve mutluluğu esastır.

Atatürk, bütün ömrü boyunca halkla birlikte, halkın yararına hareket etmiştir. Halka karşı, halkı ezen iç ve dış bütün güç odaklarıyla savaşmayı ilke edinmiştir. Örneğin Kurtuluş Savaşı yıllarında bir taraftan emperyalizme başkaldırırken diğer taraftan padişaha başkaldırmıştır. Çünkü her iki güç odağı da halkı ezmekte, halkı sömürmektedir.

Atatürk, Türk halkını emperyalizmin ve kapitalizmin her türlü baskısından kurtarmak için mücadele etmiştir. Bu mücadelesinin ideolojisini Halkçılık olarak adlandırmıştır. Bu nedenle kendisine "*Biz neyiz? Bolşevik miyiz, kapitalist miyiz, liberal miyiz?...*" diye soranlara "***Hiç birisi değiliz, ne biri ne diğeri olamayız... Bizim hükümetimiz halk hükümetidir... Biz bize benzeriz...***" diye yanıt vermiştir.

Atatürk, 13 Eylül 1920'de TBMM'ye "***Halkçılık Programı***" adlı bir program sunmuştur. Emperyalizme ve kapitalizme karşı halkla birlikte mücadeleyi ve halkın kalkındırılmasını öngören bu program, 18 Kasım 1920'de TBMM'de "***Halkçılık Beyannamesi***" olarak kabul edilmiştir.

Bu beyannamede Halkçılığın dayandığı temel ilkeler şöyle belirlenmiştir:

"***Türkiye Büyük Millet Meclisi hayat ve istiklalini yegane ve mukaddes emel bildiği Türkiye halkını, emperyalizm ve kapitalizmin baskı ve zulmünden kurtararak irade ve egemenliğinin sahibi kılmakla amacına ulaşacağı kanısındadır. Halkın öteden beri karşılaştığı sefalet sebeplerini, yeni araç ve örgütlerle kaldırarak yerine refah ve mutluluk yerleştirmeyi ister ve bundan dolayıdır ki, toprak, adliye ve iktisat işlerinde ve diğer meselelerde sosyal kardeşliği ve yardımı, halkın ihtiyaçlarına göre yenilikler vücuda getirmeyi hedef sayar.***"[236]

---

236 Yücel Karlıklı, **Türk Devriminin Temel Belgeleri**, İstanbul, 2010, s. 13, 14.

Halkçılık Beyannamesi'nin özü şudur:

- Emperyalizmin ve kapitalizmin baskısına karşı mücadele etmek,
- Halkın sefaletine yeni araç ve örgütlerle son verip, halkı refah ve mutluluğa kavuşturmak,
- Her konuda halkın ihtiyaçlarına (yararına) göre yenilikler yapmak,
- Sosyal kardeşliği esas almak...

Atatürk'ün halkçı ekonomi modelinin temel taşı 18 Kasım 1920'de TBMM'de ilan edilen bu Halkçılık Beyannamesi'dir.

Atatürk, bir yıl sonra, 1 Aralık 1921'de mecliste yaptığı konuşmada Halkçılığı şöyle tanımlamıştır:

"***Biz, hayatını, bağımsızlığını kurtarmak için çalışan emekçileriz. Zavallı bir halkız! Ne olduğumuzu bilelim! Kurtulmak, yaşamak için çalışan ve çalışmak zorunda olan bir halkız! Bundan dolayı her birimizin hakkı vardır, yetkisi vardır. Fakat çalışmakla bir hakkı elde edebiliriz. Yoksa arka üstü yatmak ve hayatını çalışmadan geçirmek isteyen insanların bizim toplumumuzda yeri yoktur, hakkı yoktur. O halde söyleyiniz efendiler! Halkçılık, toplumsal düzenini emeğine, hukukuna dayandırmak isteyen bir toplumsal doktrindir. Efendiler! Biz bu hakkımızı korumak, bağımsızlığımızı güven altında bulundurabilmek için toptan, milletçe bizi mahvetmek isteyen emperyalizme karşı ve bizi yutmak isteyen kapitalizme karşı savaşmayı uygun gören bir doktrin izleyen insanlarız.***"

Aslında Kemalizm'i en güzel özetleyen Atatürk'ün bu sözleridir: "***Bizi mahvetmek isteyen emperyalizme ve bizi yutmak isteyen kapitalizme başkaldırmak...***" Daha ötesi var mı?

Emperyalizmin bizi mahvetmek istediğini, kapitalizmin bizi yutmak istediğini fark etmeden gerçek anlamda halkçı olunabilir mi?

Atatürk'ün halkçı ekonomik politikalarından söz ederken, onun ekonomide demokrasi ilkesinden de söz etmek gerekir.

"***Türkiye Cumhuriyeti'ni idare edenlerin demokrasi esasından ayrılmamakla beraber, devletçilik prensibine uygun***

yürümeleri bugün içinde bulunduğumuz hallere, şartlara ve mecburiyetlere uygun olur," diyen Atatürk, devletin ekonomiye müdahalesini gerekli görmekle birlikte kişisel özgürlüklerin korunmasına büyük önem vermiştir.

Atatürk, "*Vatandaş İçin Medeni Bilgiler*" kitabında ekonomi ve demokrasi ilişkisini oldukça geniş bir şekilde açıklamıştır.

"*Demokrasinin bu kişisel özgürlüklerle ilgili özelliği, bazı kuramların saldırısına uğramaktadır.*

1. Bolşevik kuramı

2. İhtilalci siyasi sendikalizm kuramı

3. Menfaatlerin temsili kuramı"

Atatürk, bu kuramların demokrasiye karşı olduğunu söyledikten sonra şu sonuca varmıştır:

"*İşte bu nedenlerden dolayıdır ki biz bundan önceki kuramları memleket ve milletimiz için uygun görmüyoruz. Biz memleket halkı fertlerinin ve çeşitli sınıf mensuplarının birbirine aynı derecede ve aynı eşitlik hissiyle teminine çalışmak isteriz. Bu tarzın, milletin genel refahı, devlet bünyesinin kuvvetlenmesi için daha uygun olduğu kanaatindeyiz. Bizim gözümüzde çiftçi, çoban, amele, tüccar, sanatkâr, doktor gibi herhangi bir sosyal kurumda faal bir vatandaşın hak, menfaat ve özgürlüğü eşittir. Devlete bu anlayış ile azami faydalı olmak ve milletin emniyet ve iradesini mahalline sarf edebilmek bizce, bizim anladığımız manada, halk hükümeti idaresi ile mümkün olur.*"

Sınıfsal eşitlikten ve halk hükümetinden söz eden Atatürk, ekonomide başarı için devlet ile özel teşebbüsün el ele vererek birlikte çalışması gerektiğini belirtmiştir.

"*Özel teşebbüsün bir engel karşısında kalmaya başladığı nokta devlet faaliyetinin sınırını oluşturur. Buna karşın genellikle zaman ve mekanda sürekli bir özel nitelik gösteren ekonomik bir işi devlet üzerine alabilir. Örneğin, bir iş ki, büyük ve düzenli bir yönetimi gerektirir ve özel teşebbüs elinde başarısızlığa uğramak tehlikesini gösterir veya genel bir ihtiyaca karşılık gelir, o işi devlet üzerine alabilir. Madenlerin, ormanla-*

rın, kanalların, demiryollarının, deniz taşımacılık şirketlerinin devlet tarafından yönetilmesi ve para ihraç eden bankaların millileştirilmesi ve su, gaz, elektrik ve saireye ait işlerin yerel yönetimler tarafından yapılması, yukarıda açıkladığımız türden işlerdir."

"*Bizim uygulanmasını gerekli gördüğümüz Ilımlı Devletçilik ilkesi, bütün üretim ve dağıtım araçlarını bireylerden alarak milleti büsbütün başka esaslar içinde düzenlemek amacını takip eden ve bu özel ve bireysel ekonomik teşebbüs ve faaliyete meydan bırakmayan sosyalizm ilkesine dayanan kolektivizm, komünizm gibi bir sistem değildir.*"

Atatürk, özel teşebbüse hareket alanı tanımayan ekonomik modelleri eleştirdikten, demokratik ve halkçı bir ekonomik düzenden yana olduğunu vurguladıktan sonra kendi ekonomik modeli olan Devletçiliği şöyle açıklamıştır:

"*Özetle bizim takip ettiğimiz devletçilik, özel çalışma ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi kalkınmaya eriştirmek, milletin genel ve yüksek çıkarlarının gerektirdiği işlerde, özellikle ekonomik sahada devleti fiilen alakadar etmektir.*"[237]

Atatürk, hükümetin ve devletin özel teşebbüsü, özel teşebbüsün ve sermayedarın da halkı ezmesini önleyen eşitlikçi bir ekonomik sistem kurmak istemiştir. İşte demokrasiyi esas alan bu sistemin adı Halkçılıktır. Kendi ifadesiyle: "*Bizim gözümüzde çiftçi, çoban, amele, tüccar, sanatkâr, doktor gibi herhangi bir sosyal kurumda faal bir vatandaşın hak, menfaat ve özgürlüğü eşittir. Devlete bu anlayış ile azami faydalı olmak ve milletin emniyet ve iradesini mahalline sarf edebilmek bizce, bizim anladığımız manada, halk hükümeti idaresi ile mümkün olur.*"

Sadi Irmak, "*Atatürk, Bir Çağın Açılışı*" adlı kitabında Atatürk'ün Devletçilik anlayışını "*Sosyal Devletçilik*" olarak adlandırmıştır, ki çok haklıdır: "*Sosyal sınıflar devlet hakemliği dışında mücadeleye muhtaç bırakılırsa birçok ülkelerde gördüğümüz*

---

237 Vatandaş İçin Medeni Bilgiler'den aktaran Aysan, "*Atatürk'ün Ekonomik Görüşü,*" Atatürk Yolu, s. 75-80. (sadeleştirilmiştir. S.M)

çöküntülere yol açabilir. Atatürk bu mücadeleleri lüzumsuz kılmak için sosyal devletçiliği kurmuştur. Atatürk devletçiliğinin bu sosyal motifi 'insanın insanı sömürmesini' engellemektedir. Devlet sanayi gayri meşru kazançlara meşru bir rekabetle set çekmek, vatandaşa yeteneğine göre çalışma sahası açmak ve teşebbüs örnekleri yaratmak amaçlarını gütmüştür. (...) Nihayet devletçilik sosyal adalete yol açan aşikar bir sosyal öz taşır. (...) Atatürk devletçiliği özgürlükçü ve milliyetçidir. Atatürk devletçiliği, özel teşebbüse değil, onun kötüye kullanılmasına karşıdır."[238]

Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın zor koşullarında bir taraftan savaş planları yaparken diğer taraftan başta sağlık ve sosyal yardım olmak üzere yoksul halkın temel ihtiyaçlarını karşılamakla uğraşmıştır. Örneğin, 2 Mayıs 1920'de TBMM'de kabul edilen "*Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Sureti İntihabına Dair Kanun*"un 1. maddesinde sosyal hizmetlerden sorumlu olan "*Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı*"nı kurmuştur.[239] 15 Haziran 1921'de de TBMM'de "*Sosyal Yardım Komisyonu*" oluşturulmuştur.[240]

Atatürk'ün Halkçı ekonomik politikalarına çok sayıda örnek vermek mümkündür. Örneğin Türk ulusunun ölüm kalım savaşı devam ederken, Yunan ordusu Ankara'ya doğru ilerlerken, o halkı üretime yönlendirebilmek için bir dizi önlem almıştır. Şaşırtıcı bir şekilde Kurtuluş Savaşı'nın en zor günlerinde halkı, ekip biçmeye, tarım ve hayvancılıkla uğraşmaya yöneltmek istemiştir. Onun bu davranışı, her şeyden önce askeri zaferi kazanacağından emin olduğunu kanıtlamaktadır. Belli ki o, "***Siyasi, askeri başarılar ne denli büyük olursa olsunlar ekonomik başarılarla taçlandırılamazlarsa sürekli olamaz, az zamanda sönerler...***" düşüncesi doğrultusunda askeri ve siyasi zaferle birlikte ekonomik zaferin hesaplarını yapmıştır.

9 Ekim 1921 tarihli 1116 sayılı Kararnameye ek, ***"Mükellefiyeti Ziraiye Kanunu'nun Tatbikine Dair Nizamname"***

238 Sadi Irmak, Atatürk, Bir Çağın Açılışı, İstanbul, 1984, s. 35.
239 Düstur, (Tertip III), s. 6, Kanun no: 3, Resmi Gazete, s. 1.
240 Ethem Çengelci, Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu, Ankara, 1998, s. 9.

(*"Tarım Yükümlülüğü Kanunu"nun Uygumla Şekline İlişkin Tüzük)* ile, her il ve ilçede vali ve kaymakamın başkanlığında askerlik dairesi başkanı, jandarma komutanı, tarım memuru ile tarımla uğraşanlar tarafından seçilen halktan iki kişiden oluşan bir "*Tarım Yükümlülüğü Kurulu*" kurulacaktır. 5000 lira sermayesi olan sanayi ve ticaret şirketleri her 1000 lira için 10 dönüm arazi işletmesinin giderlerini üstelenecektir. Hayvan sahipleri her çift hayvan başına yazlık ve kışlık olmak üzere en az kırk dönüm araziyi ekmekle yükümlüdür. 200 dönümden fazla arazi işleyen erkeklerin, traktör kullanarak ekim yapanlardan her biri ayrıca iki makinistinin, 250 koyun veya keçi ile 50 sığır güden erkeklerin ve kendileri ile birlikte birer çobanın askerliği ertelenecektir. Ayrıca her 500 dönüm kışlık, her 200 dönüm yazlık ekim yerleri ile, her 120 dönüm bağ ve bahçeyi her türlü zarardan korumakla görevli bekçiler, her ilçede ikisi demirci ve ikisi marangoz olmak üzere mahalli belediyelerin belirleyeceği fiyat üzerinden tarım araç ve gereçlerini imal ve tamir edecek olan esnaf, ortak harman makinelerinin işletim makinistlerinin bir yıl ile 6 ay arasında askerlikleri ertelenecektir. Asker ailelere, dul, yetim ve muhtaçlara ait topraklar imece ile işlenecektir. Savaş sanayisine katkı sağlayacak ustalar 6 ay süreyle askerlikten muaf tutulacaktır. Üretime yararlı ithalatta gümrük vergileri kaldırılacak, ihracat, altın ve gümüş hariç, kayıtsız şartsız serbest olacaktır. Uygulamaya katılmayan ve denetimi aksatanlara ağır cezalar verilecektir.[241]

Bu kanuna ek olarak **5 Ocak 1922 tarihli ve 178 sayılı bir kanunla,** cephede ve cephe gerisinde bulunan orduya ait bütün çelimsiz, zayıf hayvanların ve fazla kağnıların parasız olarak muhtaç çiftçilere verilmesi kararlaştırılmıştır.[242]

Büyük Taarruz'a iki gün kala da, 24 Ağustos 1922 gün ve 254 sayılı "***Türkiye Sınırları İçinde Açılmış ve Açılacak Bölge Tarım Okullarının Ziraat Bankası Tarafından Yönetilmesine İlişkin Kanun***" çıkarılmıştır.

---

241 Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, s. 46-47; Yavi, **age.**, s. 242-245.

242 Yavi, **age.**, s. 245.

Sakarya Zaferi'nden hemen sonra düşman işgalinden kurtarılan ve kurtarılacak bölgelerde yaşayan halka yardım için bir kanun çıkarılmıştır. Kanun, Büyük Taarruz öncesinde Fransız ve İtalyanların terk ettiği yerlerde ufak ufak uygulanmaya başlanmış, Büyük Taarruz kazanılıp düşman denize döküldükten sonra da Yunanlıların kaçarken yakıp yıktıkları Batı Anadolu'da ve Ege'de geniş çaplı olarak uygulanmıştır.

31 Ekim 1921 gün ve 161 sayılı ***"Düşmandan Kurtarılan ve Kurtarılacak Olan Yerler Halkına Yardım Hakkında Kanun"*** ile düşmandan kurtarılan ve kurtarılacak yerlerde düşman tarafından yakılan, yağma edilen ve savaştan zarar gören kasaba, köy ve çiftliklerin bina, arazi, gelir, hayvan ve aşar vergileri borçları bir yıl ertelenmekte, bu yerlerin çiftçilerinin Ziraat Bankası'na olan borçları ise faizsiz olarak iki yıl geri bırakılmaktadır. Bu şekilde düşman işgalinden kurtarılan ve kurtarılacak olan yerlerin halkının vergi ve banka borcundan bir süreliğine de olsa kurtarılması amaçlanmıştır.[243] Ayrıca söz konusu yerlerin halkından fakir ve yoksulluk içinde olanlara parasız olarak yemeklik ve tohumluk hububat verilecektir. Bunun için Maliye Bakanlığı bütçesine özel olarak 500.000 lira ödenek konulmuştur. Evleri yakılanlara ormanlardan kesecekleri ağaç ve keresteler parasız olarak verilecektir. İhtiyaç sahiplerine parasız taşıt aracı ve hayvan dağıtılabilmesi için Maliye Bakanlığı bütçesine bir kere daha 500.000 lira, bu yerlerdeki yardıma muhtaç çiftçilere üç yılda ve üç eşit taksitte gerek ayni gerek nakdi tahsil olunmak üzere tohumluk dağıtılması amacıyla Maliye Bakanlığı'na bir kere daha 500.000 lira olmak üzere 1 milyon lira ödenek konulmuştur. Toplam, 1.5 milyon liralık bu ödenekler cari yıl içinde harcanmadığı takdirde arta kalanı yeni mali yıl içinde harcanabilecektir.[244]

Ancak, Ersal Yavi'nin de belirttiği gibi, "*Ne yazık ki Büyük Zafer'den sonra Yunanlıların kaçarken yakıp yıktıkları şehir, kasaba ve köylerin savaş yaralarının kapanabilmesi için yıllar boyu milyonlarca lira harcanması gerekecektir.*"[245]

---

243 Yavi, age., s. 247.
244 Müderrisoğlu, age., s. 47.
245 Yavi, age., s. 248.

Fransızlarla yapılan kanlı ve uzun çarpışmalar sonucu Gaziantep harap edilmiş, halkı göç etmiştir. Fransızlar, Gaziantep ve dolaylarını Türk egemenliğine terk edince buradan daha önce göçmüş olan halkın yeniden yerleştirilmesi ve evlerin barınılabilir hale getirilmesi gerekmiştir. Bu amaçla **8 Aralık 1921 günlü ve 169 sayılı bir kanunla,** Gaziantep ve köylerine yeniden yerleştirileceklerin götürülme, yerleştirilme ve yetimlerin, muhtaç durumdakilerin bakımı için harcanmak üzere göçmenler bütçesinin 180. faslının 4. yerleştirme maddesine 20.000, 7. iaşe maddesine 20.000, 8. götürülme maddesine 20.000, 14. öksüz yurtları ve sosyal yardım kurumları maddesine 20.000 olmak üzere toplam 80.000 lira ek ödenek verilmiştir. Ayrıca göçmenler bütçesine yeniden açılan özel bir fasla evlerinin onarımını yapamayacak kadar fakir olanlara yardım yapılması amacıyla 40.000 lira ödenek verilmiştir.[246]

Kurtuluş Savaşı sırasında 830 köy tümüyle, 930 köy kısmen yakılmıştır. Yanan bina sayısı 114.408, hasar gören bina sayısı ise 11.404'tür. İzmir'in büyük bir bölümü, Uşak'ın üçte biri, Alaşehir'in tümü yanmıştır. Manisa'nın 18.000 yapısından yalnızca 500'ü ayakta kalmıştır.[247] Aynı dönemde Türkiye'ye 166.881 aileden oluşan 709.322 göçmen gelmiştir.[248] Kurtuluş Savaşı sırasında Yunanlıların Anadolu'da yakıp yıkmaları sonunda meydana gelen zararın 1.340.000.000 lira olduğu tespit edilmiştir.[249] Evleri yakılıp yıkılanlara ve bu göçmenlere genç Cumhuriyet yiyecek, giyecek ve barınak sağlamıştır.[250] Felaketzedelere ordunun hayvanları dağıtılmıştır. Gıda stokları tohumluk olarak verilmiştir. Toplam nüfusu 38.000 olan 6538 aile yeni konuta kavuşturulmuştur. Göçmenlere, 7618 ton gıda, 22.501 çift öküz, 27.501 adet tarım alet ve makinesi dağıtılmıştır. Kırsal alanda 19.279 ev tamir edilmiş, 4567 ev yeniden yapılmış, 67

---

246 age., s,248.

247 Aydoğan, age., s. 309.

248 age., s. 309.

249 Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Ankara, 1994, s. 218; Yaşar Baytal, **Atatürk Döneminde Sosyal Yardım Faaliyetleri, (1923-1938)**, Ankara, 2011, s. 169.

250 Baytal, age , s. 171,172,183 vd, 186 vd.

köy kurulmuştur. 6321 parça arsa ve 1.567.000 dönüm tarla, bağ, bahçe verilmiştir.[251]

Görüldüğü gibi Cumhuriyet'in halkçı ekonomi politikaları 1923 İzmir İktisat Kongresi'nden iki yıl kadar önce, daha Kurtuluş Savaşı devam ederken başlamıştır. Önce 7-8 Ağustos 1921 tarihli **Tekalif-i Milliye Emirleri** ile halktan savaş sonrasında ödenmek üzere yardım toplanmış, sonra 9 Ekim 1921 tarihli ***"Tarım Yükümlülüğü Kanunu"***nun uygulanması ile halk üretime, ekip, biçmeye, tarımla uğraşmaya teşvik edilmiş, hatta zorlanmış ve sonra da 31 Ekim 1921 tarihli ***"Düşmandan Kurtarılan ve Kurtarılacak Olan Yerler Halkına Yardım Hakkında Kanun"*** ile savaş yorgunu, evsiz barksız halka yiyecek, tarım araç gereci ve barınak yardımı yapılmıştır. Dünya savaş tarihinde bu ekonomi politiğin benzerine rastlamak çok zordur. Bu, Atatürk'e özgü bir savaş ekonomisi modelidir. Bir ölüm kalım savaşı öncesinde, önce halkın her şeyiyle orduya yardım etmesinin istenmesi, sonra her şeyini orduya veren halkın yeniden üretime teşvik edilmesi ve son olarak da savaştan zarar gören halka her bakımdan yardım edilmesi ezilen uluslara örnek olacak bir savaş ekonomisi modelidir. İşte bunun adı Kemalist Ekonomi Modeli'dir.

Kemalist Ekonomi Modeli'nin halkçı yönünü gözler önüne seren manifestolarından biri; daha Kurtuluş Savaşı bitmeden, kesin zafer kazanılmadan önce, Atatürk'ün 1 Mart 1922'de TBMM'de yaptığı açış konuşmasıdır.

Atatürk, "***Türkiye'nin sahibi ve efendisi kimdir?***" sorusuyla başladığı konuşmasına, "***Türkiye'nin gerçek sahibi ve efendisi, gerçek üretici olan köylüdür. O halde herkesten çok refah, saadet ve servete hak kazanan ve layık olan da köylüdür,***" yanıtını vererek devam etmiştir. Türk ekonomisinin yönelmesi gereken amaç konusunda şunları söylemiştir: "***TBMM Hükümeti'nin izleyeceği yol bu temel amacın (köylünün kalkındırılması) sağlanması yolunda olmalıdır. (...) Köylünün çalışması sonunda elde edeceği emeğinin karşılığını onun kendi yararına olmak üzere yükseltmek ekonomi***

---

251 Feridun Ergin, **Atatürk Zamanında Türk Ekonomisi,** Yaşar Eğitim Kültür Vakfı Yayınları, No:1, s. 20; Aydoğan, age., s. 310.

politikamızın esas ruhudur. (...) Özellikle tarım ürünlerimizi, benzeri yabancı ürünlere karşı korumamıza engel olarak milletimizi bugünkü ekonomik yoksulluğa mahkûm eden kapitülasyonların yarattığı acıklı durumu sizlere hatırlatmadan geçemeyeceğim."

Atatürk Osmanlı Devleti'nin, yabancı ve azınlık etkisindeki bağımlı ekonomi politikalarını eleştirdikten sonra, halkın ekonomik kalkınması için genç Cumhuriyet'in yapması gerekenleri şöyle sıralamıştır:

"*Avrupa rekabeti yüzünden mahvedilmiş ve şimdiye kadar ihmal edilmiş olan tarımsal sanayimizi canlandırmalıyız. Toprağın altına terk edilmiş duran maden hazinelerini az zamanda işlemeliyiz.Ormanlarımızı çağdaş önlemlerle daha iyi duruma getirmeliyiz. Çalışanların refahını yükseltmeli, cephede harp eden askerlerin ailelerine yardım etmeliyiz. Çiftçiye tohumluk vermeli. Ziraat Bankası aracılığıyla uygun fiyatla tarım alet ve edevatı dağıtmalıyız.*"[252]

1 Mart 1922 konuşmasına halkçı ekonominin ana hatlarını ortaya koyan Atatürk, 17 Şubat 1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'nin açış konuşmasında ise halkçı ekonomiyi ayrıntılandırmıştır.

Daha önce temel özelliklerinden söz ettiğim İzmir İktisat Kongresi çiftçiyi, işçiyi, tüccarı, esnafı, sanayiciyi koruyan ve destekleyen, ülkedeki tüm çalışanlara çok önemli haklar tanıyan kararlar almıştır.

İzmir İktisat Kongresi'nin köylü, çiftçi konusunda almış olduğu –95 maddede toplanmış– kararlardan bazıları şunlardır:

1. Bütün ilk ve orta dereceli okullarda sanayi ve tarımın uygulamalı derslerle öğretilmesi,
2. Köylülere tarımın değişik konularında ücretsiz öğretici kitap ve dergiler dağıtılması,
3. Her bölgede birbirine yakın köylerde ; 5 dönümlük bahçesi, iki ineklik ahırı, kümesi ve iki odalı ayrı evi olan ilkokullar kurulması,
4. Bucaklarda örnek çiftlik niteliğinde tarım okulları kurulması,

---

252 Atatürk'ün Bütün Eserleri, C 12, s. 280-282.

5. Anadolu'da bir yüksek tarım okulu kurulması,
6. Kışlalarda askeri eğitim yanında uygulamalı tarım öğretimi yapılması,
7. Köylerde, tarım, sanayi, coğrafya, ekonomi ve sağlık ile ilgili filmler oynatılması, aydınlatıcı konferanslar düzenlenmesi,
8. Aşar vergisinin kaldırılması,
9. Ziraat Bankası mali kaynaklarının hiçbir biçimde hükümetçe kullanılmaması ve köylüye verilen kredi olanaklarının artırılıp kolaylaştırılması,
10. Köy yollarının iyileştirilmesi için harcanmayan ve genel bir vergi olan yol vergisi yerine çalışma esasına dayanan "işçilik vergisi" konması, yalnızca çalışmayanlardan kişisel bedel alınması,
11. Ormanların çoğaltılıp korunması,
12. Hayvancılık ve hayvan hastalıklarıyla mücadeleye önem verilmesi,
13. Cinsleri düzeltilmiş yerli damızlıkların hiçbir biçimde kesilmemesi ve dış ülkelere satılmaması,
14. Ülkede bol yetişen ve içeride tüketilen hayvan ve tarım ürünlerinin devletçe korunması,
15. Yabancı uyruklulara toprakta mülkiyet hakkı tanınmaması,
16. Hazine arazilerinin kullanma hakkı bulunan yurttaşlara koşulsuz verilmesi,
17. Balıkçılık, arıcılık, meyvecilik, zararlı mücadelesi, pancar ekimi ve şeker üretimine önem ve destek verilmesi,
18. Tarım araç gereç ve yedek parça depoları açılarak, her cins yedek parçadan çokça bulundurulması ve tarım araçları dış alımlarından gümrük vergisi alınmaması.[253]

İzmir İktisat Kongresi'nin ticaret ve tüccar sorunlarına yönelik almış olduğu –120 maddede toplanmış– kararlardan bazıları şunlardır:

1. Bir ticaret bankası kurulması,
2. Devletin hisse senetlerinin Türklere ve Türk şirketlere satılması,

---

253 Afet İnan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933, Ankara, 1972, s. 59-69.

3. Devletin ticari bankalara ortak olması,
4. Kambiyo merkezleri, para ve tahvil borsalarının millileştirilmesi,
5. Devletin milli pazarı yabancı etkisinden koruyacak önlemler alması,
6. Borsada yaratılacak yapay hareketlere engel olmak için milli bankalar aracılığıyla etkili müdahalelerde bulunulması,
7. Madenlerde yalnızca Türk teknik adamların çalışması,
8. Maden haritasının çıkarılması ve madenciliğimizin uluslararası düzeyde rekabet edebilir duruma getirilmesi,
9. Geniş maden ve orman alanlarının demiryoluyla limanlara bağlanması,
10. Türk limanlarında kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmasına izin verilmemesi ve kabotaj egemenliğimizin tam olarak kullanılması,
11. Yerli üretimimizin, hammaddelerimizin, deniz ürünlerimizin korunması ve milli sanayimizin gelişmesi için korumacı politikaların uygulanması, Gümrük işlerinde hiçbir dış müdahalenin kabul edilmemesi,
12. Herhangi bir yabancı devletle işbirliği yapılarak ülkemizdeki hammaddeler üzerinde tekel oluşturulmasına hükümetin engel olması ve var olan tekellerin kaldırılması,
13. Medeni ve ticaret hukukumuzun milli ticareti koruyan niteliğe sahip kılınması,
14. Milli bankaların kurulması,
15. Tefeciliğin kesin olarak önlenmesi,
16. Ticaret odalarının ülkenin her yerine yayılması,
17. Ticaret ve sanat okullarının açılması,
18. Yabancı ülkelerdeki ticaret ataşelerinin artırılması, büyük dış ticaret merkezlerinde Türk ticaret odalarının açılması,
19. Vergi yasalarının bütün küçük esnaf, işçi ve iş yeri sahipleriyle tüccar ve sanayiciler için ağır olmayacak biçimde ve kazançla orantılı olarak değiştirilmesi.[254]

İzmir İktisat Kongresi'nin sanayici ve sanayici sorunlarına

254 age., s. 69-76.

yönelik almış olduğu –24 maddede toplanmış– kararlardan bazıları şunlardır:

1. Ülke içinde ve gereksinimleri karşılayacak düzeyde üretilen malları korumak için ithalata (dışalım) yüksek gümrük konularak engel olunması,
2. Ülkede var olan hammaddelerin dışarıdan getirilmesinin kesin olarak önlenmesi,
3. Sanayi yatırımları için gerekli olan araç gereçlerden gümrük alınmaması,
4. Vergi dışı bırakma uygulamalarıyla sanayicilerin desteklenmesi,
5. Devlet alımlarında, yabancı mallardan %20 daha pahalı olsa bile yerli malların tercih edilmesi,
6. Eksiltmelere katılacak dış piyasa mallarının kesinlikle gümrüklenmesi,
7. Sanayi yatırımı yapacaklara devletin bedelsiz olarak 5 dönüm arazi vermesi,
8. Çıkarılacak sanayi teşvik yasasıyla tanınacak muafiyetlerin yalnızca Türk vatandaşlarını kapsaması, bu yasanın 5 yıldan sonra 25 yıl daha uzatılması,
9. Her yıl fuar ve sergiler açılması, başarılı sanayicilere ödül verilmesi,
10. Kadın erkek bütün halkın, mülki ve askeri memurların yerli malı kullanmalarının zorunlu kılınması,
11. Demiryollarının yabancı şirketlerden satın alınarak devletleştirilmesi ve geliştirilmesi,
12. Taşıma ücretlerinde yerli mallara özel indirim uygulanması,
13. Sanayiciye kredi verecek milli bankaların, özellikle büyük sanayi bankalarının kurulması,
14. Çırak okulları ve usta kursları açılması,
15. Dışarıya teknik eğitim için öğrenci gönderilmesi,
16. Her il ve ilçede bir sanayi odası açılması,
17. Esnaf ve sanatkâr örgütlerinin kurulması.[255]

---

255 age., s. 76, 77.

İzmir İktisat Kongresi'nin işçi ve işçi sorunlarına yönelik almış olduğu –34 maddede toplanmış– karalardan bazıları şunlardır:

1. Kadın ve erkek emekçilere amele yerine işçi denilmesi,
2. Sağlık vergisi adıyla bir genel vergi konulması, bu gelirin yalnızca verem sanatoryumları, emzikhaneler ve hastaneler için kullanılması,
3. Milletvekili ve belediye seçimlerinde iş koluna göre temsil kuralının getirilmesi,
4. Sendika hakkının tanınması,
5. İş Kanunu'nun işçi haklarıyla ilgili maddelerinin yeniden düzenlenmesi,
6. Çalışma süresinin 8 saatle sınırlanması ve 8 saatten fazla çalıştırılan işçiye, 4 saat için bir tam gündelik ücret verilmesi, gece çalışan işçiye 8 saat karşılığı olarak iki kat ücret ödenmesi.
7. Maden ocaklarında 6 saat çalışmaya bir tam ücret ödenmesi, ocaklarda 18 yaşından küçük çocuk ve kadın çalıştırılmaması,
8. Kadın işçilere doğumdan önce ve sonra sekiz hafta ve her ay üç gün ücretli ay hali izni verilmesi.
9. Asgari ücretin, işçi temsilcilerinin de katılacağı belediye meclislerinde saptanması,
10. Tüm işçilere haftada bir gün dinlenme, evlendiklerinde 8 gün evlilik izni verilmesi ve hafta tatilinin cuma günü olması,
11. 1 Mayıs'ın Türkiye işçilerinin bayramı olarak kabul edilmesi, bu hakkın yasaya dönüştürülmesi,
12. Hastalanan işçilere 3 ay boyunca ücretlerinin tam ödenmesi, çalışamaz duruma düşen işçilere işverenin ikramiye vermesi,
13. Bir yıl çalışan işçiye bir ay ücretli izin verilmesi,
14. Gümrükler, demiryolları, elektrik ve tramvay işletmelerinde, maden ocaklarında çalışan işçilere kaza ve yaşlılık dahil yaşam sigortası yapılması, sigorta bedelini işveren ve işçinin yarı yarıya ödemesi,
15. 250 işçi çalıştıran iş yerlerinde bir dispanser, maden ve büyük orman işletmelerinin yakınında bir hastane ve ücretsiz yararlanılabilecek bir hamam yapılması,

16. Sanayi Genel Müdürlüğü'nde bir iş teftiş kurulunun kurulması, bu kurula işçi birliklerinden birer danışman alınması,
17. İş yerlerinin sağlık kurallarına uygunluğunu denetlemek için sağlık görevlilerinden bir kurul oluşturulması,
18. Büyük işletmeler, şirketler, madenler ve tuzlalar yakınında işçiler için sağlığa uygun konutlar yapılması veya işçilere ev kirası yardımı yapılması,
19. İşçi çocuklarına kent çocuklarına göre öncelik tanınarak yatılı sanat okullarına parasız olarak alınması,
20. Ülkede açılacak tüm iş yerlerinin yalnızca Türk emekçi ve işçilerini çalıştırması,
21. Tütün reji tekelinin kaldırılması, ayrıcalıklı yabancı kuruluşların devletleştirilmesi,
22. Tütün, pamuk, palamut, üzüm, incir, yün, tiftik, deri gibi hammaddelerin işlenmeden yurtdışına satılmasının yasaklanması,
23. İşçilerden kesin olarak gelir vergisinin alınmaması,
24. İşçilere örgütlenme hakkının tanınması.[256]

İzmir İktisat Kongresi'nin bu kararları, Kemalist Ekonomi Modeli'nin özeti gibidir. Kemalist model, yabancıları, azınlıkları, saltanat soyluları koruyup kollayan, onları zengin ederken, gerçek halkı, Türkleri dışlayan, onları fakirleştiren sömürü ekonomisi yerine köylüsü, çiftçisi, tüccarı, esnafı, sanayicisi ve işçisiyle tüm halkı zengin etmeyi öngören devletçi, ulusçu ve halkçı bir ekonomik düzen kurmayı amaçlamıştır.

İzmir İktisat Kongresi kararlarından büyük bir bölümü uygulanmıştır. Şeyh Sait İsyanı, İzmir Suikastı, Menemen Olayı, Dersim İsyanları gibi nedenlerle yalnızca örgütlenme konusundaki kararlar tam anlamıyla uygulanamamıştır. Genel anlamda kongrenin belirlediği ulusal ve halkçı kalkınma anlayışı 1938'e kadar büyük bir özenle uygulanmıştır.

Cumhuriyet'i gençlere emanet eden Atatürk, gençlerin ruhen ve bedenen sağlıklı yetişmeleri için devletin elinden geleni yapmasını istemiştir. Bu amaçla Cumhuriyet'in ilanından sonra çocuklara ve gençlere yönelik son derece halkçı kanunlar

---

256 age., s. 77-81.

çıkarılmış ve uygulanmıştır.[257] Bu kanunlar arasında, 1921'de *"Ereğili'de Havza-i Fahmiye Maden Amelesinin Hukukuna Müteallik Kanun"*, 1924'te *"Köy Kanunu"*, 1926'da *"Medeni Kanun"*, 1926'da *"İş Kanunu ve Ceza Kanunu"*, 1928'de *"Türkiye Gençlik Teşkilatının Türk Vatandaşlarına Hasrı Hakkında Kanun"*, 1929'da *"Ecnebi Memleketlere Gönderilecek Talebe Hakkında Kanun"*, 1930'da *"Belediyeler Kanunu"*, 1930'da *"Umumi Hıfzıssıhha Kanunu"*, 1936'da *"Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Kuruluş Kanunu"* gibi kanunlar sıralanabilir.[258]

Kemalist Ekonomi Modeli çalışana, işçiye ve emekçiye büyük önem vermiştir. İzmir İktisat Kongresi'nin halkçı kararları bir yana, henüz daha 1921 yılında Ereğli'de çalışan işçilerin sosyal güvenliklerini sağlayan bir yasa kabul edilmiştir.[259]

Genç Cumhuriyet bütün ekonomik sorunlarına karşın halkın yardımına koşmuştur. Öncelikle muhtaç olanlara düzenli bir gelir sağlamak amacıyla maaşlar bağlanmıştır.[260] Kimsesiz ve muhtaçlara hazine arazisinden tarla, bağ, bahçe verilmiştir.[261] Şehit ailelerine de maaş bağlanmıştır.[262]

2 Mayıs 1920'de kurulan *"Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekaleti" (Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı)*, Türkiye'nin dört bir yanını sarmış olan hastalıklarla mücadele ederek, hastalıkların kökünü kazıyıp halkı sağlığına kavuşturmuştur.[263] Bakanlık ayrıca felaketzedelere yardım etmiştir.[264] Felaketzedelere yardım götüren bir başka kuruluş da *"Hilal-i Ahmer Cemiyeti"*dir.[265]

1924 yılında Erzurum'da yaşanan deprem felaketinden sonra felaketzedeleri ziyaret eden Atatürk, yaraların bir an önce sarılması, bölgedeki felaketzedelerin tespit edilerek ihtiyaçlarının

---

257 Bkz. Birsen Gökçe, **Cumhuriyet Döneminde Çocuk ve Gençlere Ait Yasal Düzenlemeler ve Yayınlar**, Ankara, 1983.

258 Resmi Gazete'den aktaran Makbule Sarıkaya, **Türkiye Himaye-i Etfal Cemiyeti, 1921-1935**, Ankara, 2011, s. 29, 30.

259 Mütercimler, **age.**, s. 858.

260 Baytal, **age.**, s. 31, 150 vd.

261 **age.**,s. 31.

262 **age.**, s. 155-158, 162-166.

263 **age.**, s. 33 vd.

264 **age.**, s. 58, 199 vd.

265 **age.**, s. 78 vd.

bir an önce karşılanması emrini vermiştir.[266] Hemen harekete geçen TBMM, Erzurum depreminde evlerini kaybeden vatandaşların evlerinin yeniden yapılması için ihaleye çıkılmasına dair kanun çıkarmıştır.[267] Kanunun çıkarılmasından sonra depremzedelere konut yapımına başlanmıştır.[268]

1924'te Erzurumlu depremzedelerin yardımına koşan Atatürk, 1936'da selden zarar gören Adanalıların yardımına koşmuştur. Atatürk, 6 Aralık 1936'da Seyhan Nehri'nin taşması sonucu Adana ve çevresinde meydana gelen felaketten çok etkilenmiş ve felaketzedelere 10.000 lira göndererek yaralarını sarmaya çalışmıştır.[269] Atatürk, ömrü boyunca daha çok sayıda örnek sosyal yardım yapmıştır.[270]

Atatürk, genç Cumhuriyet'in sosyal yardım kurumlarının halka daha iyi yardım götürebilmesi için halkı bu kurumlara yardım etmeye çağırmıştır. Örneğin 1924 yılındaki bir konuşmasında Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne yapılacak yardım ve bağışların önemine şöyle dikkat çekmiştir:

"...İşte dindaşlar: Bu yerleri imar etmeğe, düçar oldukları mahrumiyet ve sefaletten bir dakika evvel halas edilmeleri (kurtarılmaları) lazım gelen Yunan idaresindeki Müslümanları buralara iskâna, 600.000 kişiye ekmek vermeğe me'va bulmağa çalışan Türkler, kardaşlarının sefaletten telef olmamaları için alemi İslamın mürüvvetine müracaat ediyor. (...) Bu zavallı kardeşlerimiz için müşterek bir hayır ve şefkat müessesesi olan Hilal-i Ahmer'in vaki olacak teşebbüsatına bütün alemi İslam'ın seve seve kemali memnuniyetle zahir olacağında şüphem yoktur..."[271]

266 Ertuğrul Zekai Ökte, Gazi M. Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1922-1931). C1, İstanbul, 2000, s. 298.

267 TBMM Kavanin Mecmuası, Devre: 2, İçtima:2, C 3, Ankara, 1942, s. 1'den aktaran; Baytal, age., s. 59.

268 Baytal, age., s. 60.

269 "*Hilal-i Ahmer'in Tarihçesi*", Türkiye Hilaliahmer Mecmuası, S.151, Yıl: 16, 15 Aralık 1936'dan aktaran Baytal, age., s. 91.

270 Baytal, age., s. 91 Atatürk'ün belli başlı sosyal yardımları için bkz., Baytal, age., s. 284-286.

271 "*Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri'nin Alemi İslama Hitabesi,*", Türkiye Hilal-i Ahmer Mecmuası, S.30, Yıl 3, 15 Şubat 1924'ten aktaran Baytal, age., s. 104.

Atatürk'ün çok önem verip himayesine aldığı sosyal yardım kurumlarından biri olan "*Himaye-i Etfal Cemiyeti*", anne ve çocuklara yönelik yardım faaliyetlerini 1934 yılına kadar bu adla sürdürdükten sonra 1934 yılında "*Çocuk Esirgeme Kurumu*" adını alarak yardım faaliyetlerini günümüze kadar devam ettirmiştir.[272]

Himaye-i Etfal Cemiyeti, muhtaç ailelere 1923 yılında gıda yardımına ağırlık vermiş, 1924'te pastörize süt dağıtmış, 1925'te ise yiyecek yardımına ek olarak doğum yardımı yaparak okul malzemeleri dağıtmıştır. 1927'de işçi kadınların çocuklarını mesai saatlerinde bırakabilecekleri "gündüz bakımevleri" kurmuştur. Ayrıca çocuk bahçeleri açmıştır.[273]

Fransa örnek alınarak şehir dışında Puponiyer (süt damlaları), doğum evleri, sıhhat evleri, banyo ve havuzlar ile yatılı kreşler kurulmuştur. Şehir dışında havadar yerlerde kurulan bu kreşlerde çocuklar tıbbi kontrol altında, anne sütü ile büyütülmüştür. Bu kurumlarda çocuklarla yakından ilgilenip onlara süt anneliği yapacak fakir kadınlar görevlendirilmiştir.[274]

Çocuk ölümlerinin önüne geçebilmek için kırsal bölgelere doktor, hemşire ve ilaç dışında özellikle fakir ailelerin yardıma muhtaç bebekleri için süt tozu, Kars sütü, balık yağı gönderilmiştir.[275]

Atatürk ve hükümet, anne ve çocukların tüm ihtiyaçlarıyla doğrudan ilgilenmiştir. Örneğin 1935 CHP Programı'nda, "*Şehir ve kentlerde süt damlalarını, süt çocukları için bakım ve danışma evleri, kreşleri, öksüz yurtlarını çoğaltmak; işçi olan yerlerde işçi analarını ve çocuklarını korumak için partinin çalışmalarına devam edeceği,*" vurgulanmıştır.[276]

---

272 Baytal, **age.**, s. 110.

273 **age.**, s. 114.

274 Besim Ömer Akalın, **Türk Çocuğu Yaşamalıdır** (*Küçük Çocuklara Bakım ve Sosyal Yardım, Çocuk İşi Memleket İşidir, Doğanları Yaşatmalıyız)*, İstanbul, 1936, s. 93'dan nakleden Baytal, **age.**, s. 115.

275 Baytal, **age.**, s. 64, 122, 123.

276 Bkz, **CHP Programı**, (Partinin Dördüncü Büyük Kurultayı'nda onaylanmıştır. Mayıs 1935), Ankara, 1935, s. 21; "*CHP Programı*", **Ulus** gazetesi, 8 Mayıs 1935, s. 3; Baytal, **age.**, s. 115, dipnot 322.

Himaye-i Etfal Cemiyeti'nin anne ve çocuk sağlığına yönelik çalışmaları, o dönemde liselerde okutulan "*Tarih IV*" kitabında şöyle anlatılmıştır:

"*Cemiyetin anasız babasız yavrular için 'Ana Kucağı' ismi verilen müesseseler, gündüzleri işe giden işçi anaların çocukları için bakımevleri, çocuklara fenni şartlarda hazırlanmış temiz süt sağlanması için süthaneler ve süt damlaları, çocuk bahçeleri, çocuklar ve analar için hamam ve banyo müesseseleri gittikçe çoğaldı.*

Çocuklara ve analara parasız muayene, tedavi ve ilaç sağlanması için uzmanlar idaresinde muayenehaneler açıldı. Muayene evlerine, bütün hayatta sağlık açısından önemi büyük olan diş bakımı için dişçi hekimler de alındı.

Cemiyetten hastalık bakımı, giyecek mektep malzemesi vesaire gibi hususlarda yardım gören çocukların sayısı yıldan yıla arttı. Cemiyet teşkilatından bu gibi yardımlar gören çocukların sayısı her yıl ortalama 100.000 kadar oldu.

Çocuğun kıymetini ve önemini anlatacak, çocuk ahlakını yükseltecek yoğun yayın yapıldı..."[277]

Atatürk'ün halkçı kurumlarından Halkevlerinin de halka yardım götüren sosyal yardım şubeleri vardır. Halkevleri Çalışma Talimatnamesi'nin 68. maddesinde Halkevleri sosyal yardım şubelerinin ilgilendiği görevler şöyle sıralanmıştır:

1. Kimsesiz okul çocuklarının elbise, yemek, yatak ve bakımları ile önemli surette ilgilenmek.
2. Tedavi kurumlarında yatırılarak bakılması lüzumlu olan ihtiyaçlı hastaların mahalli hastanelere kabul edilmesi.
3. Evlerinde yatan kimsesiz hastalara ve evlerinde doğuran kimsesiz ihtiyaçlı kadınlara imkân olan yardımları yapmak.
4. Köylerden gelen tedaviye muhtaç çiftçilerin ve ailelerinin şehir ve kasabalarda barındırılmasına ve tedavisine yardım etmek ve yoksul işçiler ve aileler hakkında ayni yardımda bulunmak.
5. İşsizlerin iş bulmalarına yol göstermek ve zaruret içinde kalmış vatandaşların yardımına koşmak.

---

277 Tarih, IV, s. 342, 343.

6. Bilhassa çocukların dilencilik yapmamalarına çareler bulmak.
7. Ceza evlerindeki muhtaçları gözetmek.
8. Halkın sağlık bilgisini artırıp kuvvetlendirecek konferanslar verdirmek, afişler neşredip sıhhi filmler göstermek.[278]

Halkevlerinin sosyal yardım şubeleri, şehir ve köylerde fakir hastaları muayene ve tedavi ettirmiş, Halkevi mensubu öğretmenlerin tespit ettiği kimsesiz öğrencilerin yiyecek, giyecek, kitap vb. ihtiyaçları karşılanmış, Halkevi doktorları, kendilerine müracaat eden hastaları ücretsiz muayene etmiş, birçok Halkevinde poliklinik açılmış, sosyal yardımların öneminden söz eden konferanslar verilmiş ve konferans metinleri broşür halinde halka dağıtılmıştır. Bazı Halkevleri de iş bulma kurumu gibi çalışarak işsizlere iş bulmuştur.[279]

Atatürk'ün öncelikli halkçı politikalarından biri de Kurtuluş Savaşı yıllarında ve hemen sonrasında halkın karnını doyurmak olmuştur. İlk TBMM hem yurtiçindeki açlık ve sefaletle hem de yurtdışındaki soydaşlarımızın açlık ve sefaletiyle ilgilenmiştir. Örneğin TBMM, 1922 yılında Kırım'ın Yatla bölgesinde açlık tehlikesiyle karşılaşan Türklere yardım etmiştir.[280] 1929 Dünya Ekonomik Krizi ve kuraklık nedeniyle Anadolu'da bazı yerlerde de açlık baş göstermiştir.. Birçok insan, ot, ağaç kabuğu gibi şeyler yemek zorunda kalmış, bazı insanlar açlıktan ölmüştür.[281] O günlere ait jandarma raporlarında, il ve ilçe üst yazılarında "açlık sıkıntısı" göze çarpmaktadır. Örneğin bu yazılardan birinde –benim de doğduğum yer olan– Şavşat kazası için yapılan yardımlar detaylı olarak verilmiştir.[282] Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti ile Hilal-i Ahmer Cemiyetleri, Anadolu'da açlık ve sefaletin görüldüğü, insanların bazı yerlerde "ot" yemek zorunda kaldıkları 1929-1936 yılları arasında halka nakdi yardımlar ile buğday, mısır gibi iaşe yardımları yapmıştır. Örneğin

---

278 Halkevleri Çalışma Talimatnamesi, s. 20'den nakleden Baytal, age., s. 139, 140.
279 Baytal, age., s. 140.
280 age., s. 62.
281 age., s. 62, 63.
282 Bkz. BCA: 030,10/120.858.4/27.6.929'dan nakleden Baytal, age., s. 63, dipnot 139.

1929 yılında "açlık sıkıntısı çeken" bu gibi yerlere acil olarak 2500 lira para yardımı gönderilmiştir. Bu yardımların adaletli bir şekilde dağıtılmasına çalışılmıştır.[283]

Atatürk, sosyal yardım ve halk sağlığı konusuna çok büyük bir önem vermiştir. Genç Cumhuriyet'in sağlık ve sosyal yardım kurumları bu konuda çok önemli çalışmalar yapmıştır. Atatürk, 1930 yılına kadar yapılan bu çalışmaları liselerde okutulan "*Tarih IV*" kitabında uzun uzun anlattırmıştır.[284]

Atatürk, tüm toplumsal sınıfları "**imtiyazsız, sınıfsız, kaynaşmış bir kitle**" olarak görüp, bu sınıfları oluşturan tüm meslek sahiplerinin eşitlikçi bir düzen ve dayanışma içinde birlikte üretip, birlikte bölüşüp, birlikte tüketip, birlikte zenginleşmelerini amaçlamıştır. Bu birliktelikte kadınların da çok özel bir yeri vardır. Atatürk, kadınların her konuda olduğu gibi çalışma ve iş hayatı konusunda da erkeklerle eşit olduklarını savunmuş, kadınların istedikleri iş kolunda çok rahat ve verimli bir şekilde çalışabilmelerini sağlamak için gerekli bütün yasal düzenlemeleri yaptırmıştır. Bu doğrultuda genç Cumhuriyet, kadınlara çalışma ve iş hayatında çok geniş haklar tanımıştır.

İlk kez 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde kadınlara işçi ve çiftçi delegeleri arasında yer verilmiştir. Ayıca 500 kadar izleyici arasında önemli oranda kadın izleyici de vardır. Kongre kararlarının birinci maddesinde, "*Kadın erkek çalışanlara amele yerine işçi denilmesi*", ikinci maddesinde "*iş yerlerinde emzikhaneler açılması*", yedinci maddesinde "*kadın işçilerin madenlerde çalıştırılmaması*", onuncu maddesinde "*kadın işçilere sekiz hafta doğum, her ay üç gün ücretli ay hali izni verilmesi*", öngörülmüştür.

Atatürk'ün isteği üzerine kadın işçilerin haklarını daha da genişletmek amacıyla Avrupa ülkelerinin iş yasaları inceletilerek iş yasaları hazırlanmıştır. 1924'te ve 1929'da meclis gündemine gelen bu yasa tasarıları maalesef kabul edilmemiştir. Ancak, Atatürk, 1934 yılında öncekilerden daha gelişmiş bir tasarı hazır-

283 Bkz. BCA: 030.10/120.858.4/27.06.929'dan nakleden Baytal, age., s. 63, 97, dipnot 150.
284 Bkz, Tarih, IV, s. 330 vd.

latmıştır. Bu tasarı, 8 Haziran 1936'da *"İş Yasası"* olarak kabul edilmiştir.

1936 *"İş Yasası"*, kadın işçilere bir dizi hak getirmiştir. Buna göre kadın işçilerin gece işlerinde görevlendirilmeleri, maden ocağı, kablo döşemesi, kanal, tünel yapımı ve sualtı işlerinde çalıştırılmaları yasaklanmıştır. Kadınlar artık *"123 çeşit ağır ve tehlikeli işte"* çalıştırılmayacaktır. İşverenler, kadınların fabrikalara ve atölyelere getirilmeleriyle yükümlü kılınmışlardır. Kadınlar isterse gece işlerinde çalışabilecektir.[285]

Ayrıca çalışan anneler için fabrikalarda "anneler mutfağı" oluşturularak burada yorgun annelerin dinlenmeleri sağlanmış, öğlen saatlerinde sıcak ve besleyici yemekler verilerek annelerin sağlıklarının korunması amaçlanmıştır.[286]

1926'da kabul edilen *"Medeni Kanun"*, kadınlara *"dilediği mesleği ve sanatı seçme ve yürütme"* hakkı tanımıştır. Kocası kadının çalışmasına izin vermezse kadın, *"evlilik birliği ve aile yararlarının çalışması gerektiğini kanıtlayarak"* yargıçtan çalışma onayı alabilecektir. Yasa, kadının meslek ve sanatını yürütmesine yarayan malları *"dokunulmaz mallar"* saymıştır.[287]

1930 yılında çıkarılan ***"Hıfzısıhha (Toplum Sağlığını Koruma) Yasası"*** ile çocuklu kadın işçilere çalışma saatleri içinde işlerine ara vererek çocuklarını emzirme olanağı sağlanmıştır. Bu olanak sonraki düzenlemelerle daha da genişletilmiştir.[288]

Atatürk'ün köylüyü, çiftçiyi, esnafı, işçiyi, tüccarı, sanatkârı, doktoru eşit gören halkçı ekonomik modeli, 1931 yılında CHP'nin seçim beyannamesine de yansımıştır. Atatürk, 20 Nisan 1931 tarihinde yayımladığı seçim beyannamesinde CHP'nin ekonomi politikalarını şöyle özetlemiştir:

"***1. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın Cumhuriyetçi, Milliyetçi, Halkçı, Devletçi, Laik ve İnkılapçı özellikleri onun değişmez belirgin nitelikleridir. Bu niteliği şu noktalarla açıklanabilir.***

---

285 Bernard Caporal, **Kemalizm Sonrasında Türk Kadını II**, İstanbul, 2000, s. 34,35; Aydoğan, **age.**, s. 254.

286 Baytal, **age.**, s. 64.

287 Caporal, **age.**, s. 31,32,37; Aydoğan, **age.**, 254, 255.

288 Caporal, **age.**, s. 31,32; Aydoğan, **age.**, s. 254.

a) Ulusal ideale sadık kalmak, b)Ulusun irade ve egemenliğini, devletin vatandaşa, vatandaşın devlete karşı vazifelerinin hakkıyla yerine getirilmesini düzenleme yolunda kullanmak, c) Kişisel çalışma ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde ulusu refaha, yurdu bayındırlığa eriştirmek için ulusun genel ve yüksek çıkarlarının gerektirdiği işlerle, özellikle ekonomik alanda devleti fiilen ilgili kılmak,

2. *Türkiye Cumhuriyeti halkını ayrı ayrı sınıflardan oluşmuş değil, kişisel ve sosyal hayat içinde iş bölümü itibari ile çeşitli mesleklere ayrılmış bir toplum olarak görmek esas prensibimizdir. a) Çiftçiler, b) Küçük sanat sahibi ve esnaf, c)Amele ve işçi, d) Serbest meslek sahipleri, e) Sanayiciler, f) Tüccarlar ve memurlar. Türk toplumunu meydana getiren başlıca unsur çalışma gruplarıdır. Bunların her birinin çalışması, diğerinin ve tüm toplumun hayat ve mutluluğu için zorunludur. Partimizin bu prensiple amaçladığı gaye sınıf mücadelesi yerine sosyal düzeni ve dayanışmayı sağlamak ve birbirine zarar vermeyecek şekilde çıkarlarda uyum sağlamaktır. Çıkarlar, kabiliyet, beceri ve çalışma derecesi ile uyumlu olur.*
3. *Çiftçilerimizi, kredi üretim kooperatifleri gibi ekonomik kuruluşlara kavuşturmak ve bu kuruluşları geliştirmek amaçtır.*
4. *Küçük sanat sahiplerini ve esnafı güçlüklerden ve yetersizliklerden kurtarmak ve onları daha kuvvetli ve güvenli bir duruma getirmek için gerekli olan kredi müesseselerini yaratmak düşündüğümüz esaslı noktalardan biridir.*
5. *Milliyetçi Türk amelesi ve işçileri varlıkları ve emekleriyle Türk toplumunun kıymetli organlarıdır. Bu itibarla amele ve işçilerin hayat ve haklarını ve çıkarlarını göz önünde tutarız.*
6. *Serbest meslek sahiplerinin Türk ulusal varlığı için çok gerekli ve faydalı olan hizmetleri partice daima takdirle göz önünde tutulur. Kabiliyetlerin ve hizmetlerin karşılığını görmeleri için faaliyet alanlarını açık ve güvenli bulundurmak, önem verdiğimiz vazifelerdir.*

7. *Yurdun gelişiminde büyük ticaret, fabrika, büyük arazi ve çiftlik sahiplerinin faaliyetleri önemlidir. Normal çalışan ve tekniğe dayanan sermaye sahipleri teşvik ve korunmaya layıktır.*
8. *Ulusun yüksek çıkarlarını daima göz önünde tutarak bütün dikkat ve emekleriyle hayatlarını adayan memurlar her türlü huzur ve refaha layıktırlar.*"

Atatürk, halkçı ekonomi modelini hayata geçirerek gerçek anlamda bir "sosyal devlet" yaratmak istemiştir. Sınıf çatışmasını değil, meslek dayanışmasını esas alan, üreten halkın her kesimini eşit bir şekilde koruyup kollayan halkçı ve demokrat bir sosyal devlet...

Atatürk, Türkiye'yi yurtdışında haber, makale ve kitaplarıyla tanıtan gazete, dergi ve yayınevlerine de yardım etmiştir.[289]

Atatürk, halkçı ekonomi politikalarını biçimlendirirken halkın temel ekonomik ihtiyaçlarını tespit edip bu ihtiyaçları karşılama yoluna gitmiştir. Atatürk, sosyal ve kültürel devrimlerini nasıl ki bizzat halkın ayağına gidip halka açıklamışsa, ekonomi modelini geliştirirken de yine bizzat halkın ayağına gidip, halkla yüz yüze görüşmüş, halkın sorunlarını ve isteklerini dinleyip ihtiyaçlarını tespit etmiştir.

Örneğin 15 Ocak 1923'te başlayıp mart sonuna kadar süren bir yurt gezisine çıkmıştır. Eskişehir, İzmit, Bursa, Manisa, İzmir, Balıkesir, Adana, Mersin, Tarsus, Konya, Afyonkarahisar gibi piyasa ilişkilerinin en gelişmiş olduğu illeri gezmiştir. "*Kapitalist metropollerle olan ilişkilerden en çok etkilenmiş olan bu bölgelerdeki Türk tüccarlar, büyük topraklılar ülkenin diğer bölgelerine göre daha zengindi, toplumsal ve siyasal ilişkileri daha fazlaydı.*"[290] Atatürk bu yurt gezisi boyunca Türkiye'de kurulacak yeni siyasi yapının herhangi bir sınıfın çıkarlarını değil, bütün sınıflardan oluşan "kaynaşmış bir kitlenin" çıkarlarını koruyacağını vurgulamıştır.

---

289 Baytal, age., s. 173,176.
290 Mütercimler, age., s. 868.

Atatürk, Balıkesir'de, Adana'da, Tarsus'ta yaptığı konuşmalarda kurmayı planladığı yeni ekonomik düzen hakkında önemli ipuçları vermiştir.

1923'te, İzmir İktisat Kongresi toplanmadan önce Türkiye'nin ekonomik hareketliliğinin en canlı olduğu Batı Anadolu ve Ege bölgelerini gezen Atatürk, 1930'da, Devletçi ekonomiye geçilmeden önce de ağır sanayi kurmayı düşündüğü Orta Anadolu, Karadeniz ve Trakya bölgelerini gezmiştir.

Atatürk ve mahiyetindeki heyet 17 Kasım 1930'da Ankara'dan Kayseri'ye doğru hareket etmiştir. Bu gezi üç ay sürecek bir araştırma inceleme gezisidir.

Atatürk, Kayseri'de iki gün kalıp ekonomi sorunlarını belirledikten sonra 19 Kasım'da Sivas'a ve oradan Tokat'a, oradan da Turhal'a geçmiştir. Daha sonra Samsun'a geçip orada dört gün kaldıktan sonra da Trabzon'a gitmiştir. Trabzon'da iki gün boyunca denetlemeler yaptıktan sonra 1 Aralık'ta İstanbul'a dönmüştür. Atatürk ve mahiyetindeki heyet, 19 Aralık'a kadar da İstanbul'da araştırma ve incelemeler yapıp gezi raporlarını düzenlemiştir. Trakya gezisi de bitirilince gezinin birinci aşaması tamamlanmıştır.

Atatürk, bu yurt gezisi sırasında halkın ekonomik durumunun hiç de iyi olmadığını görmüş, neredeyse gittiği her yerde halkın sorunlarıyla ve şikâyetleriyle karşılaşmıştır. Halk en çok mülki yöneticilerden ve vergilerin toplanmasından şikâyet etmiştir. Tarım kesiminin de ciddi sorunları vardır.

Atatürk, aralarında Malatya, Diyarbakır ve Tunceli'nin olduğu doğu illerini de ziyaret edip, halkın sorunlarını ilk ağızdan dinlemiş, yetkililere hem halkın sorunlarının çözümü hem de bölgenin kalkınması konusunda gerekli talimatları vermiştir.

Atatürk'ün halkçı ekonomi politikalarının unutulan kanıtlarından biri de onun **Sosyal Fabrika Projesi**'dir.



PROJE 2

SOSYAL FABRİKA PROJESİ

Atatürk ve Fabrikalar

Batı düşüncesini; Batı'daki siyasal, toplumsal, kültürel ve bilimsel gelişmeleri yakından takip eden Atatürk, Batı'yı derinden etkileyen ekonomik gelişmeleri de çok yakından takip etmiştir: Yabancı gazeteleri ve kitapları okuyarak Sanayi Devrimi, işçi hareketleri, işçi hakları, ekonomik kuramlar, teknik gelişmeler hakkında bir hayli bilgi sahibi olmuştur.

1904 yılında 2 numaralı not defterine, "***Evvela sosyalist olmalı maddeyi anlamalı***" diye yazarken bu okuduklarının etkisi altındadır.[290]

Sanayi Devrimi'ni yapamamış yarı bağımlı bir devletin cepheden cepheye koşan asker bir ferdi olan Atatürk, hayatında fabrikaları ilk kez çok küçük yaşlarında Selanik'te görmüştür. Daha sonra Harp Okulu ve Harp Akademisi öğrencilik yıllarında (1899-1905) İstanbul'da, 1914 yılında askeri ateşe olarak görev yaptığı Bulgaristan Sofya'da, 1917'de Vahdettin'le birlikte gittiği Almanya'da ve 1918'de tedavi için gittiği Avusturya Karlsbat'ta fabrikalar görmüştür. Atatürk'ün, yurtiçinde ve yurtdışında gördüğü bu fabrikaların neredeyse tamamı yabancılara aittir.

Atatürk, 1903 yılında 2 numaralı not defterinde Vodina'dan söz ederken, ***"1500 hane kadar, 2 büyük fabrikası var, biri iplik, diğeri ipekli kumaş, mendil, çarşaf..."***[291] diye bir not düşmüştür.

Atatürk'ün fabrikalara ilgisi 1914 yılında Sofya'da ateşemiliter olduğu günlerde başlamıştır. Sofya'da Bulgar Meclisi'nin Türk milletvekillerinden Şakir Zümre ile kurduğu arkadaşlık onun fabrikalara ilgisinin artmasında etkili olmuştur.[292]

290 **Atatürk'ün Bütün Eserleri**, C 1, s. 15.
291 Mithat İnan, **age.**, s. 37.
292 Atatürk'ün Şakir Zümre ile geçirdiği Sofya'daki arkadaşlığı konusunda bkz.



Şakir Zümre (Arkasındaki duvara Atatürk'ün Sofya'da yeniçeri kıyafetiyle katıldığı baloda çektirdiği fotoğrafı asmış.)

Kinross, age., s. 82 vd.

Bir Jöntürk olan Şakir Zümre dededen babadan gelen bir alışkanlıkla siyasetle ilgilenmeye başlamıştır. Zümre, 1903-1919 yılları arasında Bulgar Meclisi'nde Türk azınlığını temsil eden bir milletvekilidir.

1914'te Sofya'da askeri ataşelik yapan Atatürk ile Şakir Zümre arasında daha sonraki yıllarda gelişerek devam edecek olan bir dostluğun temelleri atılmıştır. Atatürk, Bulgaristan Türklerinin durumuyla yakından ilgilenirken kurduğu temaslarda ve yaptığı gezilerde Şakir Zümre ile birliktedir.[293]

Atatürk'ün Şakir Zümre ile kurduğu arkadaşlık ve dostluk Kurtuluş Savaşı yıllarında artarak devam etmiştir. Aynı zamanda Mareşal Fevzi Çakmak'ın da yakın akrabası olan Zümre, Anadolu'da bağımsızlık mücadelesi veren ulusal güçlere yurtdışından silah ve cephane göndererek, "İmalat-ı Harbiye" konusunda uzman ve teknisyen bularak hizmet etmiştir.

Bu konudaki ilginç bir söylentiye göre: Şakir Zümre'nin ürettiği soba boruları cepheye taşınmış, bunlara birer şapka geçirilerek "asker" görünümü verilmiş ve böylece düşmanın keşif güçleri yanıtılmıştır.[294]

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Bulgaristan'dan ayrılıp Türkiye'ye gelen Zümre, 1924 yılında Haliç kıyısında "Türk Sanayi Harbiye ve Madeniye Fabrikası"nı, Rami'de ise "Yapı ve Ateş Tuğla Fabrikası"nı kurmuştur.[295] Bu fabrikalarda uzun yıllar boyunca Türk ordusuna silah ve cephane üretmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin artan savunma ihtiyaçlarına paralel olarak 1940-1945 döneminde iki bini bulan çalışanıyla Şakir Zümre Fabrikası ülke ihtiyaçlarını karşılamış hatta yurtdışına silah ve cephane ihraç edecek derecede büyümüştür: Bulgaristan, Polonya, Mısır ve Yunanistan gibi ülkelere ihracat yapan uluslararası bir silah fabrikası haline gelmiştir. Ancak II.

---

293 Murat Koraltürk, "*Soba Borusundan Tayyare Bombalarına Unutulmuş Bir Marka Şakir Zümre*", Popüler Tarih dergisi, Mayıs 2002, S.21, s. 69.

294 agm., s. 69.

295 agm., s. 69, 70.

Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin ABD etkisine girmesinden sonra Türkiye'nin silah ve cephane ihtiyacı ABD yardımlarıyla karşılanmaya başlanınca Zümre Fabrikası askeri üretimine son vermek zorunda kalmıştır.[296]

1950'li yılların başında basılmış bir broşürde Şakir Zümre Fabrikası'nın askeri mühimmat üretimine neden son vermek zorunda kaldığı şöyle ifade edilmiştir:

"*Asırlardan beri Türkiye'de ilk defa olarak ve özel teşebbüsle, ordu ihtiyacı için çeşitli savaş mühimmatları ve askeri teçhizatlar imalatına başlanmış ve bu meyanda 50, 100, 300, 500 ve hatta 1000 kiloluk tenvir ve yangın teyyare bombaları ile denizaltılara karşı su bombaları ile (...) diğer savaş malzemesi imalatına başarıyla devam edilmiştir. (...) II. Dünya Savaşı esnasında müttefiklerimize savaş mühimmatını veren yine fabrikamızdır.* ***1945 senesinden sonra alınan Amerikan yardımı dolayısıyla savaş mühimmatı imalatından vazgeçilmiştir.***"[297]

Şakir Zümre Fabrikası, II. Dünya Savaşı sonrasında alet ve makine üretimine başlamıştır. Özellikle tarım makine ve aletleri üretmiştir. Örneğin Haliç'te bulunan fabrikada tohum temizleme makinesi, tınaz harman makinesi, sandıklı pulluk, el triyörü, parsel makinesi ve çeşitli ilaçlama makineleri üretmiştir. Ayrıca mermer kesen katarakt makineleri, konkasörler, elektrik kofreleri, şanzıman kutusu, rezervuar, hela taşı, elektrik ocağı, Türkiye İş Bankası ve İstanbul Bankası için kumbara da üretilmiştir.[298]

Şakir Zümre 1966'da vefat ettikten sonra fabrika 1970'lerin başında kapanmıştır, ancak Şakir Zümre markası bir süre daha Eskişehir'de üretilen sobalarda kullanılmıştır. [299]

Atatürk, 1917 sonlarında Veliaht Vahdettin'le birlikte Almanya'ya gittiğinde Essen'de Krupp fabrikalarını ziyaret et-

---

296 Koraltürk, agm., s. 70; Altun, age., s. 125, 126.
297 Koraltürk, agm., s. 71.
298 agm., s. 70.
299 Koraltürk, agm., s. 70, Şakir Zümre'nin hayatı ve kurduğu fabrikaların ayrıntıları için bkz, Atilla Oral, **İlk Silah Fabrikatörü Şakir Zümre,** dy Yayınları, İstanbul, 2000.

miştir. Atatürk, Vahdettin'le birlikte 22 Aralık 1917 Cumartesi günü bir trenle Essen'e gitmiştir. Essen garında Vahdettin'i ve Atatürk'ü Belediye Başkanı ile Krupp Fabrikası ileri gelenleri karşılamıştır. Vahdettin ve Atatürk siyah gözlükler takarak Çanakkale Savaşlarında çok işe yaramış olan topların döküldüğü dökümhaneyi gezmişlerdir. Üç vardiya halinde çalışan fabrikada 75.000 işçi görevlidir. Bu işçilerin 35.000'i kadındır. Savaş nedeniyle kadın işçilerin çoğu ağır sanayide çalışmaktadır.[300]

Atatürk, 1918'de tedavi için gittiği Avusturya Karlsbad'ta da fabrikalarla ilgilenmiştir. Örneğin, 9 Temmuz 1918 tarihli notlarına göre Aieh'te bir çini fabrikasını ziyaret etmiştir.

Atatürk'ün fabrikalara duyduğu ilginin temelinde bilgi ve teknolojinin sanayide kullanılmasına verdiği önem kadar, hatta çok daha fazla, yerli üretime, yerli, sanayinin geliştirilmesine verdiği önem yatmaktadır. Nitekim Nisan 1922 tarihli 20 numaralı not defterinde tarihten örneklerle yerli üretimin öneminden ve yerli fabrikalardan şöyle söz etmiştir:

"Bu ordunun (Türk ordusunun) her türlü levazımatı, teçhizatı, nalı mıhı, yine bu ordunun bu heyetle, efradı eliyle, emeği ile yapılırdı. ***Elbette ecnebi fabrikalarına,*** *ecnebi sanatkârlarına sipariş edilmezdi. İşte her ihtiyacı kendi sanatıyladır ki temin edebilen bu Türk orduları bütün Avrupa'yı şarktan garba kadar istila eylemişlerdir. Fakat Osmanlı Türkleri İstanbul'u, Rumeli'yi fethettikten sonra kendileri içtimai ve askeri hayatın ihtiyaç ve levazımatını bizzat temin etme ihtiyacı duymadılar. Bu hususu içli dışlı temas ettikleri ecnebi unsurların sanat ellerine terk ettiler. (...)*

Hafızamda aldanmıyorsam Belgrat üzerinden Viyana'ya yürüyen bir Osmanlı ordusunun başında bulunan Sultan Süleyman-ı Kanuni'nin atının nalı düşmüştür. Nalbant bulmak önemli sorun teşkil etmiştir. Nihayet askerler arasında nalbantlıktan anlar birisi bulundu. Padişahın atı nallandı..."[301]

---

300 Mehmet Önder, **Atatürk'ün Almanya ve Avusturya Gezileri**, 2. bas., İstanbul, 1995, s. 48,49.

301 Mithat İnan, age., s. 119, 120.

Atatürk, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin de "*ecnebi fabrikalarına, ecnebi sanatkârlarına*" muhtaç olmaması için yerli fabrikalar kurmak, yerli sanatkârlar yetiştirmek istemiştir.

Kurtuluş Savaşı yıllarında İstanbul, İzmir, Bursa, İzmit gibi illerdeki fabrikalar işgal güçleri tarafından ele geçirilmiş veya tahrip edilmiş olduğundan milliyetçiler silah, cephane ve teçhizat ihtiyacını karşılamak için Anadolu'da -daha önce anlattığım-İmalat-ı Harbiye'yi kurmuşlardır.

O günlerde İngiliz gemileri, askeri ihtiyaçlar için kumaş üreten İzmit Çuha Fabrikası'nı top ateşiyle tahrip etmiştir. Anadolu yakasındaki bu tek dokuma fabrikasının tahrip edilmesi üzerine fabrikada çalışan ustalar top ateşinden kurtarabildikleri iki dokuma makinesini gizlice kaçırarak Ankara üzerinden Kayseri'ye götürmüşlerdir. İşte Anadolu'daki milliyetçilere askeri ihtiyaçlar için kumaş dokuyacak dokuma sanayinin tamamı bu iki tezgâhtan ibarettir.[302]

1921 yılında Maliye Bakanı Ferit Bey, bir gazetecinin sorusu üzerine fabrika yokluğundan şöyle dert yanmıştır:

"*Yazınız, tekrar tekrar yazınız ki bize fabrika, gene fabrika lazımdır. Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığı ancak bununla sağlanacaktır. Bu olmazsa kazanacağımız siyasal bağımsızlık neye yarar? Ülkemizde herkes çalışıyor. Bunca emek ile elde ettiğimiz şeyleri yabancılara bir kuruşla satıyor, yirmi kuruşa geri alıyoruz. 40 kuruşa bir okka yün veriyoruz, hem de yalvararak geri alıyoruz. Bu dünyanın neresinde görülmüştür?*"[303]

Kurtuluş Savaşı yıllarında Anadolu'da milliyetçilerin kontrolünde tek bir dokuma fabrikasının bile bulunmaması, askerin giydirilmesi başta olmak üzere temel ihtiyaçların giderilmesini engellemiştir. Atatürk, bir taraftan ordudaki asker sayısını artırırken diğer taraftan askerin giyim kuşam sorunlarıyla uğraşmak zorunda kalmıştır. Kurtuluş Savaşı yıllarında askerin giydirilmesi, en az askere silah temini kadar önemli bir sorun olmuştur. O

302 Yavi, age., s. 242.
303 **Yakın Tarihimiz,** C 1, s. 111'den nakleden Yavi, age., s. 67.

günlerde Maliye Bakanı Ferit (Tek) Bey, silah alımında kullanılacak dövizlerin kumaş ithalinde kullanılmasından yakınmıştır.

1 Ocak 1921 günlü meclis oturumunda Kütahya Milletvekili Ragıp Bey, fabrika yokluğuna ve yerli kumaş bulunamamasına şöyle isyan etmiştir:

"*Yerli kumaş yapan dokuma tezgâhlarımız nerede? Bugün memleket ihtiyaçlarının yüzde beşini karşılayacak dokuma ve şayak tezgâhımız bile yoktur. Hepimiz kaput yerine kepenek giysek gene yerlisini bulamayız...*"[304]

Kurtuluş Savaşı yıllarında Türkiye'de eksik olan sadece kumaş fabrikaları değildir. Türkiye'nin kiremit fabrikası da yoktur.

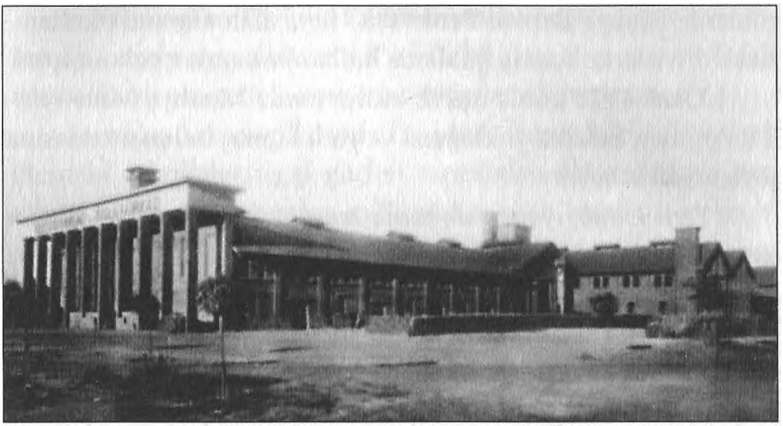
Yıkık dökük haldeki ilk TBMM binası Ankaralılardan toplanan bağışlarla tamir ettirilmiş, ancak binanın çatısı bir türlü tamamlanamamıştır. Çünkü birçok şey gibi kiremit de yoktur. Türkiye'de üretilemeyen kiremitler Fransa'nın Marsilya kentinden ithal edilmektedir. O günlerde TBMM'nin kiremit sorununu pratik zekâlı bir genç çözmüştür. Sokak sokak dolaşıp binaların çatılarındaki kiremitleri satın alarak TBMM'nin çatısını kapatan o genç, sonraki yıllarda Türk özel sektörünün öncü isimlerinden biri olacak olan Vehbi Koç'tur.

O günlerde bu kiremit yokluğundan rahatsız olan Atatürk, Cumhuriyet'in ilanından sonra çevresindekilere, "***Şu kiremit işini halledin, aleme rezil oluyoruz!***" diyerek yerli bir kiremit fabrikası kurulması talimatını vermiştir.

Bunun üzerine kiremit üretimine uygun olan Eskişehir'de Deliormanlı Sabri Kılıçoğlu tarafından 1927 yılında ilk kiremit fabrikası kurulmuştur. Türkiye'nin ilk sanayi kuruluşlarından biri olan **Kılıçoğlu Kiremit Fabrikası,** 80 yıl boyunca Türkiye'ye hizmet vermiş ve bu süre içinde 1.750.000.000 adet kiremit üretmiştir. Demiryolunun yaygınlaşmasıyla genç Cumhuriyet'in çatıları Kılıçoğlu kiremitleriyle örtülmüştür.[305]

---

304 Yavi, age., s. 67.
305 Altun, age., s. 119.



1927 yılında Eskişehir'de Sabri Kılıçoğlu tarafından kurulan Türkiye'nin ilk kiremit fabrikası.

Atatürk, Ankara'da Atatürk Orman Çiftliği'nin kurulduğu günlerde İsmet İnönü'nün yaveri, Kurtuluş Savaşı gazisi Fikret Yüzatlı'yı da İstanbul'da bir süt üretim tesisi kurmaya teşvik etmiştir. Bunun üzerine Yüzatlı 1933 yılında Bahçelievler'de Türkiye'nin ilk entegre süt ve süt ürünleri fabrikasını kurmuştur. Türkiye'de ilk şişe ambalajda günlük süt ve ilk termoform folyo kapaklı ambalajda yoğurt ve ayran Fikret Yüzatlı'nın **Ömür Süt Ürünleri Fabrikası**'nda üretilmiştir.[306]

Atatürk'ün Fabrikaları

Türk ulusunu önce bağımsız sonra çağdaş kılan Atatürk bu süreçte her konuda Türk ulusuna örnek olmuştur: Örnek giyinmiş, örnek evlilik yapmış, örnek çiftlikler kurup örnek çiftçilik yapmış, örnek banka kurup örnek bankacılık yapmış ve hatta örnek fabrikalar kurup işletmiştir. Özetle "*Gazi örnek çiftçi, örnek bankacı ve örnek sanayici*" olmuştur.[307]

306 age., s. 130.
307 age., s. 126.

Akl-ı Kemal'in I. cildinde anlattığım gibi Atatürk sonradan hazineye bağışladığı birçok örnek çiftlik kurmuştur: **Ankara'da Gazi Orman Çiftliği** (bu çiftlik, Orman, Yağmurbaba, Balgat, Macun, Güvercinlik, Tahar, Etimesut, Çakırlar çiftliklerinden oluşmuştur), **Yalova'da Millet ve Baltacı çiftlikleri, Silifke'de Tekir ve Şövalye çiftlikleri, Dörtyol'da portakal bahçesi** ile **Karabasamak Çiftliği, Tarsus'ta Piloğlu Çiftliği...**

Atatürk, kuruluşundan işletimine kadar her aşamasında örnek çiftlikleriyle çok yakından ilgilenmiştir. Bu çiftliklerine hangi ağaçların nasıl ve ne kadar dikileceğine bizzat karar vermiş, çiftliklerinde traktöre binerek tarım yapmış, çiftlik ürünlerini çevreye dağıtmış ve komşu çiftliklerle birleşilerek kooperatifler kurulmasını teşvik etmiştir.

Atatürk, tarım ve hayvancılık alanlarındaki özel girişimciliğini sanayi alanında da sürdürmüştür: Türkiye'nin ilk sanayici müteşebbislerinden olan arkadaşı Şakir Zümre gibi o da fabrikalar kurmuştur.

Atatürk'ün kurup işlettiği fabrikalar şunlardır: Ankara Orman Çiftliği'nde **bira fabrikası, süt fabrikası, malt fabrikası, buz fabrikası, soda ve gazoz fabrikası, iki yoğurt imalathanesi, şarap imalathanesi, iki taşlı elektrikli değirmen, iki peynir imalathanesi, deri fabrikası, ziraat aletleri ve demir fabrikası** ile İstanbul'da **bir çelik fabrikası** (ortak)...[308]

Atatürk, ayrıca 250.000 lira sermaye ile **İş Bankası**'nın temellerini atmıştır. Yurt genelinde kooperatiflerin kurulmasına öncülük etmiştir. Örneğin, Ankara'daki devlet görevlilerinin yiyecek, giyecek, yakacak ihtiyaçlarını karşılamak üzere 1925 yılında **Ankara Memurlar Kooperatifi**'nin kuruluşuna öncülük etmiştir. 6000 lira pay yatırarak kooperatifin bir numaralı ortağı olmuştur. Ayrıca İsmet İnönü, Abdülhalik Renda, Fevzi Çakmak ve Celal Bayar'a da kooperatiften pay aldırtarak kooperatifin gelişmesini sağlamaya ça-

---

308 Altun, **age.**, s. 129, Şerafettin Turan, **Mustafa Kemal Atatürk**, 2. bas., Ankara, 2008, s. 559.

lışmıştır.[309] Yine 1936'da 1500 lira payla, ilk tarım kredi kooperatifi olan **Tekir Kooperatifi**'nin bir numaralı ortağı olmuştur.[310] Bir de **Bursa Çelik Palas**'ta 34.830 liralık bir hisse satın almıştır.[311]

Atatürk, bütün bu çiftlikleri ve fabrikaları servet yapmak, zengin olmak ve eşe, dosta, akrabaya peşkeş çekmek için değil, ulusuna özel teşebbüs konusunda örnek olmak için kurup işletmiştir. Nitekim ölmeden önce bütün örnek çiftliklerini ve fabrikalarını yine ulusuna bağışlamıştır.

Özel teşebbüse örnek olmak için bizzat girişimcilik yapıp çiftlikler, fabrikalar kurup işleten Atatürk, özel teşebbüsün ve devletin birlikte Türkiye'yi kalkındırmasını amaçlamıştır.

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nden hemen sonra 1933'te hazırlanan ve 9 Ocak 1934'te kabul edilen I. Beş Yıllık Sanayi Planı ile Atatürk'ün ekonomide Devletçilik ilkesi uygulanmaya başlanmıştır.[312] Planı uygulama görevi, Sanayi ve Maadin Bankası'nın ikiye ayrılmasıyla kurulan **Devlet Sanayi Ofisi** ile Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası'nın birleştirilmesiyle 1933'te kurulan **Sümerbank**'a verilmiştir.[313]

Rusya'dan esinlenen ancak Türkiye'nin koşulları göz önünde bulundurularak hazırlanan bu planın başlıca amaçları şunlardır:

1. Yerel ya da bölgesel tarımsal üretime ve doğal kaynaklara dayalı, sınai üretim birimlerinin kurulması,
2. Özellikle dış alımı olan temel tüketim mallarının yerli üretimine (özellikle dokuma sanayine) öncelik verilmesi,
3. Sanayi kuruluşlarının yerlerinin hammadde ve işgücü kaynaklarına yakın olması.[314]

---

309 **Anıtkabir Arşivi**, nr. 3461'den nakleden Turan, **age.**, s. 558.

310 **Ulus** gazetesi, 14 Temmuz 1936'dan nakleden Turan, **age.**, s. 558.

311 Turan, **age.**, s. 558.

312 Şevket Süreyya Aydemir, **İkinci Adam**, C 1, 9. bas., İstanbul, 1999, s. 412, 413. I. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanırken Sovyet Rusya'dan Prof. Orlov başkanlığında bir heyet 1932 Ağustos'unda Türkiye'ye gelmiştir. Heyetin hazırladığı rapor 1934 yılında Bakanlar Kurulu'nda görüşülerek kabul edilmiştir. Turan, **age.**, s. 554.

313 Turan, **age.**, s. 554.

314 Yavi, **age.**, s. 355.

I. Beş Yıllık Sanayi Planı ile kurulması planlanan sanayi kolları şunlardır:

1. Dokuma (iplik, kendir, yün)
2. Maden işleme (demir, çelik, bakır, kükürt)
3. Kâğıt (kâğıt, karton, suni ipek)
4. Kimya (yapay ipek, gülyağı, fosforik asit, süper fosfat)
5. Seramik (şişe, cam, porselen)[315]

Bu sanayi kollarında yatırım yapmak için yaklaşık 45 milyon lira gerektiği hesaplanmıştır.[316]Ancak yatırımların miktarının artmasıyla bu miktar önce 65, sonra da 100 milyon liraya çıkarılmıştır. Planda öngörülen yatırımların en büyük bölümünü %36 ile dokuma, %23 ile de demir-çelik oluşturmuştur.[317]

15 üretim dalında 1932'ye kadarki gelişmeleri değerlendiren sanayi planı, 1934-1938 arasında hangi fabrikaların nerelerde kurulması gerektiği konusundaki bilgileri ve bunların yatırımlarına ilişkin tahminleri içermiştir. Örneğin elde edilen verilere dayanılarak demir sanayisinin Karadeniz Ereğlisi'nde, kâğıt sanayisinin ise İzmit'te kurulmasına karar verilmiştir.[318] Planın son bölümünde ise kurulması önerilen Jeoloji Enstitüsü'nün, mesleki eğitimi için gereken kaynakların nasıl sağlanacağı açıklanmıştır. Toplam yatırımların %5'inin Türkiye İş Bankası, geri kalanın ise Sümerbank tarafından yapılması öngörülmüştür. Yatırımların dörtte birinin Sovyetler Birliği'nden getirilecek tesislerle ve onlardan alınacak faizsiz kredilerle gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.[319]

Devletçi sanayileşme büyük oranda bütçeden ayrılan kaynaklarla yürütülmüştür. Ülkenin dört bir yanında ağır sanayi hamlesi başlatılırken iç ve dış borç yükü artırılmadığı gibi açık finansman yoluna da gidilmemiştir. Finansman kaynağı olarak

---

315 Aydemir, age., s. 414.
316 age., s. 414.
317 Yavi, age., s. 356.
318 I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nı çerçevesinde kurulması planlanan fabrikaların yanlış yerlere kurulduğu yönünde bir iddia vardır. Bu iddianın ayrıntıları için bkz. Altun, age., s. 202-205.
319 Turan, age., s. 554, 555.

yine halka gidilmiş, temel tüketim malları üzerine dolaylı vergiler konulmuştur. "*I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın finansmanının iç kaynakları tümüyle kamu maliyesi yoluyla karşılanmıştır. O yıllarda kamu gelirlerinin %70 civarında bir bölümünün dolaylı vergilerle karşılandığı dikkate alınırsa, sanayileşmenin finansmanında zorunlu tasarrufların önemli bir yeri olduğu açıktır. Her yıl bütçeden ayrılacak 6 milyon TL, ya da bütçe giderleri toplamının %3 dolayında bir bölümü beş yıl süreyle sanayileşme projelerinde kullanılacaktı.*"[320] Ölçüsüz ve yüksek faizli borç almaktan kaçman genç Cumhuriyet sanayi planını uygulayabilmek için dokuma sanayiinde kullanılmak üzere Sovyetler Birliği'nden 20 yıl vadeli ve faizsiz 10.500.000 lira borç almıştır.[321]

Genç Cumhuriyet, Kemalist Ekonomi Modeli'nin tam bağımsız ulusal ekonomi parolasıyla düşünceden uygulamaya geçirdiği Karma Ekonomi/Planlı Devletçilik/Devletçilik politikaları doğrultusunda 1923-1938 arasında Türkiye'nin dört bir yanında çok sayıda fabrika kurmuştur.

Başta Atatürk, İsmet İnönü ve Celal Bayar olmak üzere, genç Cumhuriyet'in ekonomi politiğini belirleyen kadrolar tarım, sanayi, ticaret ve ulaştırmanın birbirini tamamladığını düşünerek hareket etmişlerdir. Tarıma dayalı bir sanayileşme öngörülmüş ve ürünlerin iç ve dış pazarlara hızlı bir şekilde taşınabilmesi için demiryolu yapımına büyük önem verilmiştir. Bu doğrultuda şeker ve dokuma sanayiine öncelik verilmiştir. Ülkede sermaye bulunmadığından şeker fabrikaları yapımında gereken kredi Türkiye İş Bankası ile Sanayi ve Maadin Bankası'ndan sağlanmıştır.[322]

Johannes Glosneck, "*Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye*" adlı kitabında genç Cumhuriyet'in fabrikalarından şöyle söz etmiştir:

"*Sovyetler Birliği'nin teknik yardımı ile Kayseri ve Nazilli tekstil kombinaları, pamuk ve yün ipliği fabrikaları ve dokuma*

320 Yavi, age., s. 356.

321 Aydemir, age., s. 415,416; Yavi, age., s. 356. I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın bitiminde İngiltere'den de 16 milyon sterlin kredi alınmıştır.

322 Turan, age., s. 553.

fabrikaları kuruldu. Ayrıca kâğıt, cam, porselen, çimento ve kükürt üretimi için fabrikalar ve ağır sanayi tesisleri yapıldı. Türk Hükümeti 1936'da (...) 27 milyon Türk Lirası değerinde bir demir ve çelik fabrikasının satın alınması için anlaşma imzaladı. Fabrika, (...) Karabük'te, Zonguldak kömür havzasından 110 kilometre uzağa kuruldu. 1939'da üretime başladı ve 1941'de tam kapasiteye ulaştı. Fabrikanın kapsamı iki yüksek fırın, birer haddehane, çelik çekme, boru çekme tesisi, enerji tesisi ile kömür ve kok yan ürünleri için bir tesisti. Fabrika çok çeşitli türde ham demir, şekilli demir ve hazır demir yanında, demiryolu rayı, vagon demir parçaları vb. üretir."[323]

Osmanlı Devleti, 16. yüzyıldan itibaren bilimsel ve kültürel bakımdan bir hayli geri kalmış, Batı'nın yaptığı gibi bilgi üretip, bu bilgi ile teknolojik gelişimini sağlayamamış; makine yapıp, fabrika kuramamıştır. Fabrika kurmak istediğinde makineleri ve o makineleri kullanacak teknik elemanları dışarıdan getirmiştir. Ancak teknik elemanlar ülkelerine döndüklerinde makineler de susmuştur. Sanayi Devrimi'yle makineli üretime (markentalizm) geçen Avrupa, ekonomik olarak her geçen gün biraz daha gelişirken Osmanlı Devleti elle üretime (manifaktur) devam ettiği için ekonomik olarak her geçen gün biraz daha zayıflamıştır. Çünkü makine kol gücünü yenmiş, elle üretilen Osmanlı malları makine ile üretilen Avrupa mallarıyla rekabet edemez hale gelmiştir.

Daha önce de ifade ettiğim gibi Osmanlı'nın Cumhuriyet'e bıraktığı sanayi mirası sadece dört fabrikadan ibarettir: **Hereke İpek Dokuma, Feshane Yün İplik, Bakırköy Bez** ve **Beykoz Deri fabrikaları...**[324] Şevket Süreyya Aydemir'in ifadeleriyle: "*Türkiye'de o sırada fabrika denebilecek ve çoğu da yıpranmışlıktan veya sahipsizlikten faaliyetini durdurmuş ancak 10-15 müessese vardı... Daha doğrusu Cumhuriyet kurulduğu zaman adına Batı manasıyla fabrika denebilecek müesseseler yoktu. Adlarına pek de fabrika denilemeyecek olmakla beraber İstanbul ve*

323 Glosneck, age., s. 63.
324 Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi**, 11. bas., Ankara, 2007, s. 62.

İzmir bölgesinde yalnız 6 yünlü mensucat müessesesi vardı."[325] 1915 istatistiklerine göre **Osmanlı Devleti'nde 10'dan fazla işçi çalıştıran 282 iş yeri vardır** ve bunların 165-170 kadarı İstanbul ve çevresinde, 60 kadarı İzmir'de, geri kalanı Bursa, Manisa, İzmit ve Adana'dadır. Bu nedenle söz konusu fabrikalar Kurtuluş Savaşı'na katkı sağlayamamıştır.[326] Bu 282 sanayi kuruluşundan %85'i yabancıların, %15'i ise Türklerin elindedir.[327]

1923 yılında Bursa'da sadece 832 ipek işçisi vardır. 1923'te ülkenin 50.000 ton olan şeker ihtiyacının tamamı dışarıdan karşılanmaktadır. Yılda 4 milyon kilo deri ithal edilmektedir. 1923'te Türkiye'de sadece 7000 iğlik harap durumda pamuk işletmesi vardır. Sanayi işletmelerinin sadece %4.32'sinde motor kullanılmaktadır.[328]

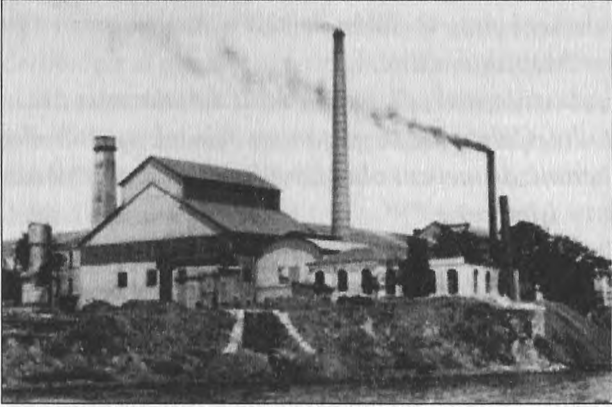
Sanayi istatistiklerine göre 1923 yılına kadar ülke genelinde açılmış olan irili ufaklı bütün fabrikaların sayısı **386** iken, 1923-1933 arasında bu sayı **1087**'ye ulaşmıştır.[329] I. Sanayi Planı'nın yürürlüğe girdiği 1934-1938 arasında açılan fabrikalarla ülke genelindeki fabrika sayısı **2000**'i geçmiştir. 1927 yılı genel istatistiklerine göre Türkiye'de **65.245** büyük küçük, motorlu motorsuz sanayi kurumu vardır.[330] 1927 yılında **17 milyon** değerinde olan milli sanayi imalatının toplamı 1933'te 120 milyon liralık artışla **137 milyona** çıkmıştır.[331] Bu yükseliş, 1933-1938 arasında da artarak devam etmiştir.

1913'te Osmanlı Devleti sınırları içinde de sanayi sektöründe çalışan toplam işçi sayısı **16.975**'tir.[332] 1921'de Kurtuluş Savaşı sırasında, Anadolu'da yapılan sanayi sayımı sırasında bütün esnaf dükkânları da dahil olmak üzere **33.085 kuruluşta**

---

325 Aydemir, age., s. 352.
326 Bu işletmelerde 35.000 kişi çalıştırılmaktadır, mevcudu 100 kişiyi geçen işletmelerin sayısı sadece 153'tür. (Kalaycı, agm., s. 158.)
327 Çavdar, age., s. 66.
328 Aydemir, age., s. 353.
329 Tarih, IV, s. 297.
330 age., s. 297.
331 age., s. 298.
332 age., s. 297.

76.216 işçi sayılmıştır. Her bir işletmeye 2-3 işçi düşmektedir.[333] 1927'de ise Türkiye Cumhuriyeti'ndeki işçi sayısı büyük bir artışla **256.855**'e yükselmiştir.



Osmanlı döneminde yapılan Zeytinburnu Demir Fabrikası.

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'ne geçmeden önce Atatürk'ün fabrikalara verdiği önemden biraz daha söz edelim: Atatürk, Türkiye'nin dört bir yanının fabrikalarla dolmasını istemiştir. 1 Ekim 1925'te Bursa'da kurulan bir dokuma şirketinin yaptıracağı fabrikanın temel atma törenindeki konuşmasında Bursa'da fabrikaların çoğalmasını, hiç olmazsa türbelerin sayısına ulaşmasını temenni etmiştir:

"***Bursa'da bir dokumacılık şirketi kurulduğunu memnunlukla öğrenmiştim. Bugün bu şirkete ait fabrikanın kararını uygulamaya koyması töreninde bulunmak fırsatını sevinçle karşıladım. Bursa başlı başına bir sanat memleketi olmaya pek kabiliyetlidir. Onun için çok temenni ederim, Bursa'da her şeye ait fabrikalar çoğalsın, hiç olmazsa türbelerin sayısına ulaşsın. Bilindiği gibi bireysel girişimlerin başarılı olması, zor şartlara katlanılması meselesidir. Büyük işler, önemli girişimcilerimizin çalışmalarıyla sağlanabilir. Sayın Bursalıların ufak, büyük***

333 Aydemir, age., C 3, s. 334.

sermayeleri bir araya getirerek bu güzel memleketin verimlerinden olabildiğince yararlanacağı hakkındaki kanaatim çok kuvvetlidir."[334]

Atatürk'ün fabrikalara büyük önem vermesinin temel nedeni aslında sanayiye, özellikle de ağır sanayiye önem vermesidir. Şu sözler Atatürk'e aittir:

"Endüstrileşmek, en büyük milli davalarımız arasında yer almaktadır. Çalışması ve yaşaması için ekonomik elemanları memleketimizde mevcut olan büyük, küçük her çeşit sanayi kuracağız ve işleteceğiz."[335]

"Sanayi fabrikalarına ve maden sanayine yönelmiş genel ilgi teşebbüsü sağlayacak çare ve tedbirleri bulmak değişmez ve hayati ihtiyaçlarımızdandır."[336]

"Sanayideki teşebbüsler, teşvik edecek ve cesaret verecek mahiyettedir. Fakat memleketin ağır sanayisinin kurulması bitmedikçe her nokta-i nazardan yürek istirahatı duymamıza imkân yoktur. Bu sebeple memleketin sanayi teçhizatını tamamlamak için büyük gayret ve dikkatinizi çekmeyi yerinde buluyorum."[337]

"Ülkenin en belli eksikliğini giderecek olan bu fabrikaları çok geçmeden kurup işletmek hükümetimizin en önde göreceği işlerden olacaktır."[338]

"Memlekette sanayiye rağbet artmaktadır. Sanayi ve Maden Bankası'nın kudretini arttırdığımız taktirde sanayi erbabı daha ziyade himaye görecektir."[339]

8 Ocak 1934'te Ekonomi Bakanı Celal Bayar, bütün gazetecilerin temsilcilerini kabul ederek bir basın toplantısı yapmıştır. Ülkenin sadece bir tarım ülkesi olarak kalamayacağını, mutlaka sanayileşmesi gerektiğini belirterek I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın ilkelerini özetlemiştir: Kurulacak fabrikaları ve işletmeleri, iş-

---

334 Atatürk'ün Bütün Eserleri, C 18, s. 20.
335 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C 2, Ankara, 1952, s. 32-33.
336 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C 1, Ankara, 1945, s. 340.
337 age., s. 373.
338 age., s. 376.
339 age., s. 396.

letilecek madenleri, çalıştırılacak işçilerin sayısını ve bütün bu yatırımların kaça mal olacağını açıklamıştır. Ayrıca yeri belirlenmiş fabrikaların adlarını vermiştir. Buna göre en büyük fabrika Kayseri'de kurulacaktır. Sanayileşme için gerekli mühendis ve teknisyenler yurtdışında yetiştirilecektir. O güne kadar yurtdışına gönderilenlere o gün 50 öğrenci daha eklenmiştir.[340]

Genç Cumhuriyet'in 1923-1938 yılları arasında Türkiye'de kurduğu belli başlı askeri ve sivil fabrikalar şunlardır:

1. **Ankara Fişek Fabrikası (1924)**
2. **Gölcük Tersanesi (1924)**[341]
3. **Şakir Zümre Fabrikası (1925)**
4. **Eskişehir Hava Tamirhanesi (1925)**
5. **Alpullu Şeker Fabrikası (1926)**
6. **Uşak Şeker Fabrikası (1926)**
7. **Kayseri Uçak Fabrikası (1926)**[342]
8. **Kırıkkale Mühimmat Fabrikası (1927)**
9. **Bünyan Dokuma Fabrikası (1927)**
10. **Eskişehir Kiremit Fabrikası (1927)**
11. **Kırıkkale Elektrik Santrali ve Çelik Fabrikası (1928)**
12. **Ankara Çimento Fabrikası (1928)**
13. **Ankara Havagazı Fabrikası (1929)**
14. **İstanbul Otomobil (Fort) Montaj Fabrikası (1929'da anlaşma onaylandı)**
15. **Kayaş Kapsül Fabrikası (1930)**
16. **Nuri Killigil Tabanca, Havan ve Mühimmat Üretim Tesisleri (1930)**
17. **Kırıkkale Elektrik Santrali ve Çelik Fabrikası (1931)**
18. **Eskişehir Şeker Fabrikası (1934)**

340 Turgut Özakman, **Cumhuriyet, "Türk Mucizesi"**, II. Kitap, 22. bas., Ankara, 2010, s. 499.

341 1937'de Haliç'te ilk Türk denizaltısının omurgaları denize indirilmiştir.

342 **Tayyare ve Motor Türk A.Ş. (TAMTAŞ).** 1941'de **Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası** kurulmuştur. 1942-1943'te **Malatya Uçak Onarım Atölyeleri** ve 1945'te **Ankara Uçak Motor Fabrikası** kurulmuştur. Uçakların tasarım ve test çalışmaları için 1947'de **Ankara Rüzgar Tüneli**'nin temeli atılmış ve 1950'de tamamlanmıştır.

19. Turhal Şeker fabrikaları (1934)[343]
20. Konya Ereğlisi Bez Fabrikası (1934)
21. Bakırköy Bez Fabrikası (1934)
22. Bursa Süt Fabrikası (1934)
23. İzmit Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası (1934 temel atma)
24. Zonguldak Antrasit Fabrikası (1934 temel atma)
25. Zonguldak Kömür Yıkama Fabrikası (1934)
26. Keçiborlu Kükürt Fabrikası (1934)
27. Isparta Gülyağı Fabrikası (1934)
28. Ankara, Konya, Eskişehir ve Sivas buğday filoları (1934 meclis onayı)
29. Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası (1935)
30. Kayseri Bez Fabrikası (1934 temel atma)
31. Nazilli Basma Fabrikası (1935 temel atma)
32. Bursa Merinos Fabrikası (1935 temel atma)
33. Gemlik Suni İpek Fabrikası (1935 temel atma)
34. Keçiborlu-Kükürt Fabrikası (1935)
35. Ankara Çubuk Barajı (1936)
36. Zonguldak Taş kömürü Fabrikası (1936)
37. Barut, Tüfek ve Top fabrikaları (1936)
38. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası (1936)
39. Malatya Sigara Fabrikası (1936)
40. Bitlis Sigara Fabrikası (1936)
41. Malatya Bez Fabrikası (1937 temel atma)[344]
42. İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası (1934 temel atma)
43. Karabük Demir Çelik Fabrikası (1937 temel atma)
44. Divriği Demir Ocakları (1938)
45. İzmir Klor Fabrikası (1938 temel atma)
46. Sivas Çimento Fabrikası (1938 temel atma)[345]

---

343 Şeker fabrikalarını yönetmek için 1935 yılında Türkiye Şeker Fabrikaları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

344 Malatya Bez Fabrikası dışındaki bütün dokuma fabrikaları Atatürk'ün sağlığında üretime başlamıştır. Atatürk, Bursa Merinos Fabrikası'nın 2 Şubat 1938'de yağmur altında yapılan açılış törenlerine katılmış ve bu durumdan duyduğu bahtiyarlığı dile getirmiştir.

345 Fabrikalar hakkında bkz. Aydemir, age., s. 435 vd.

Bu fabrikaların büyük bir bölümü devlet işletmesidir. 1933-1939 arasında Türkiye'deki devlet işletmelerinin sayısı 36'dan 111'e çıkmıştır.[346] 1946'dan sonra ABD'nin liberal politikalarına ağırlık verilmesine karşın 1954'te hâlâ Türkiye'nin sanayi kapasitesinin %32'si devlet sektörünün kontrolündedir.[347]

Sümerbank, Atatürk'ün öldüğü 1938 yılında toplam sermayesi 46.474.000 TL (1933'te bu rakam 9.200.000'di.) olan fabrikalara sahiptir. 13.643.000 TL değerinde fabrika da yapım aşamasındadır.[348]

Bütün bu fabrikalar ve diğer sanayi kuruluşları sayesinde Türkiye'de 1929-1938 arasında **ağır sanayi üretimi %152 artarken toplam sanayi üretimi %80 artış göstermiştir. Kömürde %100, kromda %600, diğer madenlerde %200 artış olurken, demir üretimi sıfırdan 180.000 tona çıkmış, şeker üretimi 200 misli artmıştır. 1926'da başlayan şeker üretimi 1927-1930 arasında 5162 tondan 95.192 tona çıkmıştır.[349] Tekstil sanayi, ülkenin tekstil ihtiyacının %80'ini karşılar duruma gelmiştir. Tekstil ürünleri ithalatı 1927'de 51.100.000 Türk Lirası iken bu rakam 1939'da 11.900.000 Türk Lirasına düşmüştür. 1924-1929 arasında pamuk ürünleri üretimi 70 tondan 3773 tona, yün 400 tondan 763 tona, ipek 2 tondan 31 tona çıkmıştır.** [350]

---

346 Glosneck, age., s. 63.

347 age., s. 64.

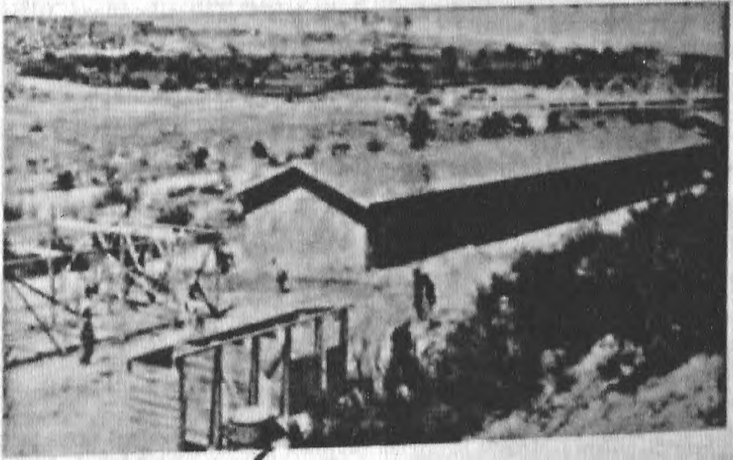
348 age., s. 64.

349 J. Shav-Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, s. 467; I. Beş Yıllık Sanayi Planı ile birçok farklı alanda üretim miktarını artıran fabrikalar kurulmuştur, ancak hem maliyetlerin planlanandan çok fazla olması hem de ufukta II. Dünya Savaşı'nın belirmesi yüzünden II. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulanmamıştır. Fakat bunun yerine 16.9.1938 tarih ve 2/9624 sayılı vekiller heyeti kararı ile dört yıllık bir plan kabul edilmiştir. I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın henüz yapılmamış işleriyle dört yıllık planın yapılacak işleri Sümerbank, Etibank, Denizbank ve Toprak Mahsulleri Ofisi kurumlarına verilmiştir. Bu işlerin toplam yatırım maliyeti 164.240.545 lira olarak tahmin edilmiştir. Ancak hükümet bu kadar büyük maliyetli bir yatırımı göze alamayınca Sümerbank'a ait 70, Etibank'a ait 4, Denizbank'a ait 2 fabrika ile su mahsulleri işleri ve 38 vapurun satın alınması, iskele, limanlar konusundaki değişik işler ve Toprak Mahsulleri Ofisi'nin morfin fabrikası kurması ertelenmiştir. (Aydemir, age., s. 419.)

350 J. Shav-Kural Shaw, age., s. 467; Glosneck, age., s. 65.

Türkiye artık bakır ve bakır bileşikleri ithal etmekten kurtularak bu cevherleri ihraç etmeye başlamıştır. Kromda %600 gibi olağanüstü bir artış sağlayan Türkiye dünyada krom üreticisi ve ihracatçısı ülkeler içinde Güney Rodezya'dan sonra ikinci sıraya yükselmiştir.[351]

Fabrikalarını kuran, madenlerini işleyen, üreten, satan ve kazanan Türkiye, büyük emperyalist güçleri rahatsız etmeye başlamıştır.



Karabükte faaliyet

Fabrikanın kurulacağı sahada şimdiden hummalı bir çalışma göze çarpıyor, inşaata kısmen başlandı

İnşaat sahasında amele pavyonları

Karabük (Hususi) — Yakın bir atide belki de dünyanın en büyük sanayi şehirlerinden biri olacak olan Karabük her gün biraz daha kalabalıklaşmaktadır. Apartımanlarının kurulduğu şehir bugün muazzam bir şekil arzetmektedir. Karabük, çeltik tarlaları üzerinde kurulacak

(Devamı 11 inci sayfada)

351 Glosneck, age., s. 65.



ULUS

6 ıncıda
Gençlerbirliği Doğanspora 6 - 1, İstanbul'da Fener Uşak'ı 1-0 yendi

Ana Endüstriye başladık

I. İnönü Karabük fabrikalarının temelini attı

Memleket müdafaası bugünden sonra daha emin temellere istinad etmiş olacaktır



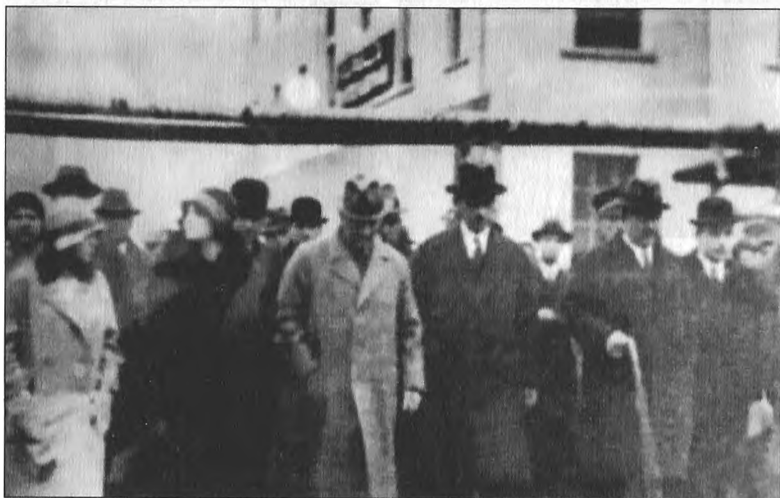
Başbakanımızın mühim nutku

I. İnönü diyor ki: "Biz sulh davacıları ile samimî olarak beraberiz,,

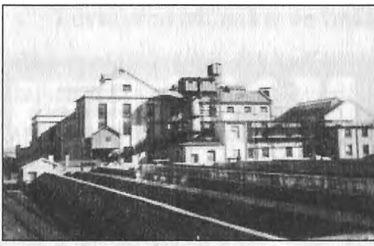
Başbakanımız ve heyet Karabükten yeni kombinayı açmak üzere Kayseri yoliyle Ereğliye hareket ettiler

Logaritma sözünün türkçesi

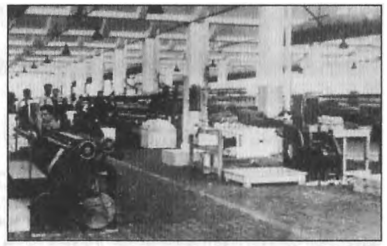
Bunu bulana 100 lira



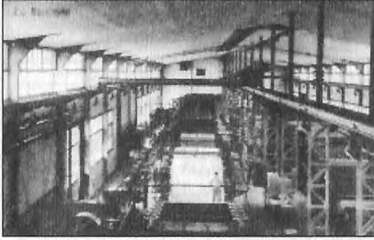
Atatürk, Alpulu Şeker Fabrikası'nı gezdikten sonra fabrikadan ayrılırken (20 Aralık 1930)



Uşak Şeker Fabrikası



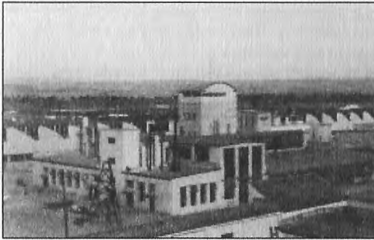
Bursa Merinos Fabrikası



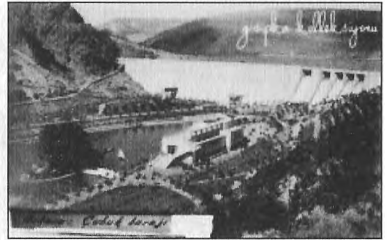
İzmit Kâğıt Fabrikası



Eskişehir Şeker Fabrikası



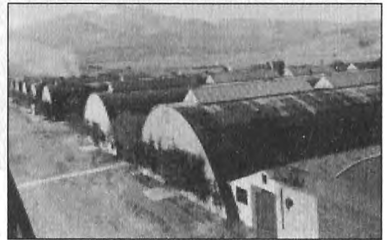
Kayseri Bez Fabrikası



Ankara Çubuk Barajı



Karabük Demir Çelik Fabrikası



Kayseri Uçak Fabrikası

Akl-ı Kemal'in şekillendirdiği Kemalist Ekonomi Modeli'nin en somut göstergesi hiç kuşkusuz çok kısa bir sürede kurulan bu fabrikalardır. Genç Cumhuriyet, silah ve cephane fabrikalarından, uçak ve motor fabrikalarına, demir çelik fabrikalarından şişe cam fabrikalarına, şeker fabrikalarından dokuma fabrikalarına, kükürt, klor fabrikalarından süt fabrikalarına kadar birçok farklı alanda onlarca büyük, yüzlerce orta ve binlerce küçük ölçekli sanayi tesisi ve fabrika kurmuştur. Öyle ki, daha I. Beş Yıllık Sanayi Planı'mn uygulanmaya konulmadığı 1923-1933 arasında ülke genelindeki irili ufaklı toplam sanayi kuruluşu sayısı 1087'ye ulaşmıştır.

Halkçı ve eşitlikçi Kemalist Ekonomi Modeli, ekonomik kalkınmayı ülke geneline yaymak istemiş, bu nedenle sanayi planlaması yaparken sadece Batı'daki büyük kentleri değil, Orta ve Doğu Anadolu'daki adeta kaderine terk edilmiş küçük kentleri de dikkate almıştır. Bu doğrultuda Ankara'dan İstanbul'a, İzmir'den İzmit'e, Konya'dan, Zonguldak'a, Bursa'dan Malatya'ya, Isparta'dan Eskişehir'e, Bitlis'ten Kırıkkale'ye kadar Türkiye'nin birçok farklı bölgesinde ve birçok farklı il ve ilçesinde fabrikalar kurulmuştur.

Aslında Atatürk, Osmanlı Devleti döneminde adeta unutulmuş, neredeyse hiçbir yatırım yapılmamış, kaderine terk edilmiş Doğu Anadolu'ya yatırım yapmak istemiştir. Mesela 1937 yılındaki Doğu gezisinde yanındaki Sabiha Gökçen'e gelecekte nasıl bir Doğu görmek istediğini anlatırken, *"...Geçtiğimiz yerlerde fabrikaları görmek istiyorum..."* demiştir.[352] Ancak fabrikalardan önce bölgedeki güvenlik sorunlarının giderilmesi, etnik ve dinsel kışkırtmalara dayalı isyanların bastırılması, sağlık ve eğitim sorunlarının belli oranda çözülmesi ve hepsinden önemlisi bölgede toprak reformu yapılması gerekmiştir. Genç Cumhuriyet 1923'ten itibaren öncelikle bu konularla uğraşmıştır. Ancak, I. Beş Yıllık Sanayi Palanı'nın hazırlandığı 1930'lu yıllarda Doğu

---

352 Sabiha Gökçen, **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, haz. Oktay Verel, İstanbul, 1982, s. 148.

Anadolu'da etnik ve dinsel kökenli Kürtçü aşiret isyanlarının artması nedeniyle maalesef bölgeye büyük fabrikalar kurulamamıştır.

Kemalist Ekonomi Modeli'nin halkçı niteliğinin en açık şekilde görülebildiği yerlerden biri devlet fabrikalardır. Atatürk'ün fabrikaları, sadece üretim yapılan birer sanayi kuruluşu değil, aynı zamanda eğitim, bilim, sanat ve spor yapılan birer kültür kurumu, birer üniversitedir; çünkü Atatürk'ün fabrikaları birer sosyal fabrikadır.

Sosyal Fabrikalar: Atatürk Modeli Fabrikalar

"Bugün de devlet işletmelerinin her birinin bulundukları yerler, memleketin içinde ve uzak yerlerinde birer şehir halindedir: Parkları, lojmanları, eğitim müesseseleri, toplu yaşama ve spor hayatının bütün tesisleri, rahat ve konforlu hayat düzeni ile eşleri demokratik memleketlerde dahi pek görülmeyen uygar tesislerdir."

Şevket Süreyya Aydemir

Kurtuluş Savaşı sırasında, 1920-1921 yılları arasında Müttefik devletlerin toplumbilimcileri ve değişik toplumsal kurumların sorumluları İstanbul'daki fabrikalarda çalışan işçiler üzerinde "*İstanbul Sosyal Anketi*" adını taşıyan geniş kapsamlı bir anket düzenlemişlerdir. Anket sonuçlarını, anketi yöneten Amerikalı Dr. C. R Johnson, New York'ta 1922 yılında basılan "*Constantinople Today*" adlı kitabında yayımlamıştır.[353]

Anket dolayısıyla 13 fabrika ziyaret edilmiştir. Ziyaret edilen bu 13 fabrikada 2.850 işçinin çalıştığı tespit edilmiştir. Bunların 100 kadarının daha çalışma yaşına gelmemiş çocuklar olduğu belirlenmiştir.[354]

---

353 Çavdar, age., s. 121,122.
354 age., s. 124.

Ankete göre işçiler 9-10 saat çalıştırılmaktadır. Bazı fabrikalar zaman zaman fazla mesai yaptırmaktadır. İşçi aylıkları ortalama 30 ile 50 lira arasındadır. Fabrikalardaki şefler ve ustalar 100 ile 150 lira arasında ücret almaktadır. Kadın ve çocuk işçilerin asgari ücretleri ise 10 liradır.[355]

Tevfik Çavdar, "*İstanbul Sosyal Anketi*"ne dayanarak fabrikalardaki sosyal hizmetler ve işçilerin sosyal hakları konusunda şu bilgileri vermiştir:

"*Deri işleme ve geliştirme fabrikalarında çalışma saatleri tahammül edilemeyecek kadar kötü. Fabrikalarda sosyal hizmetler hiç denecek kadar az. On üç fabrikadan yalnız birinde ilkel koşullara sahip bir kantin bulunmakta, diğer fabrikalarda ise işçiler yemeklerini kendileri getiriyorlar. Mevcut Hıfzısıhha Kanunu uyarınca her fabrikaya haftada bir doktor geliyor, fakat işçilerin isteklerine cevap vermekten uzak, sadece formalite gereği yapılan bir ziyaret bu.*"[356]

Osmanlı Devleti'nde işçi işveren ilişkileri, dönemin borçlar kanunu olan 1860 tarihli Mecelle ile düzenlenmiştir. Mecelle'de işçi işveren ilişkileri "icare-i ademi" yani "insanın kiraya verilmesi" başlığı altında ele alınmış; işçi de, Roma Hukuku'nda olduğu gibi, "nefsini kiraya veren insan" olarak tanımlanmıştır.

Osmanlı'da Mecelle dışında çalışma ilişkilerini düzenleyen herhangi bir kanun yoktur. Sadece maden sektöründe uygulanmış olan 1863 tarihli "*Maden Nizamnamesi*", 1865 tarihli "*Dilaver Paşa Nizamnamesi*" ve 1869 tarihli "*Maadin Nizamnamesi*" adlı tüzükler vardır. Bunlardan Dilaver Paşa Nizamnamesi işçiyi korumaktan çok üretimi artırma amacına yöneliktir ve zorunlu çalışma esasını benimsemiştir. Bunlar arasında Maadin Nizamnamesi, işçilere bazı sosyal haklar tanımıştır. Bu nizamnamede zorunlu çalışma yasaklanmış, işçi sağlığının korunması, iş güvenliğinin sağlanması ile işverenlerin iş kazaları durumunda

355 age., s. 125.
356 age., s. 125.

işçiye tazminat ödemesine ilişkin hükümler yer almıştır. Ancak bu hükümler tam anlamıyla uygulanamamıştır.

II. Meşrutiyet'ten sonra grev hareketleri artınca İttihat ve Terakki Hükümeti "*Tatil-i Eşgal Kanunu*"nu çıkarmıştır. Bu kanunla kamu hizmeti gören iş yerlerinde sendika kurulması ve grev yapılması yasaklanmıştır.

Kurtuluş Savaşı yıllarında dönemin İktisat Bakanı, meclis görüşmeleri sırasında Ereğli'de çalışan maden işçilerin durumunu şu sözlerle ifade etmiştir: "*Bizimkilerin halini arz edeyim. Hepsi çıplak, hepsi açtır. Hatta üzerlerinde bir mintan bile yoktur. Karadeniz sahillerinden gelen, ameleliği kendilerine sanat ittihaz eden Müslüman biçarelerin orada yatacak yerleri yoktur. Bunlara 80 kuruş gündelik verilir. Fakat 40 kuruşu ekmek parası olarak kesiliyor...*"[357]

Atatürk işçi haklarıyla daha Kurtuluş Savaşı yılarında ilgilenmeye başlamıştır. Nitekim 1921 yılında TBMM'de Ereğli'de çalışan işçilerin sosyal güvenliklerini sağlayan iki yasa kabul edilmiştir.

İlk olarak 28 Nisan 1921 tarih ve 114 sayılı "*Zonguldak ve Ereğli Havza-i Fahiyesinde Mevcut Kömür Tozlarının Amele Menafii Umumiyesine Olarak Füruhtuna Dair Kanun*" çıkarılmıştır. Bu kanunla Zonguldak ve Ereğli kömür bölgesinde üretim sırasında ortaya çıkan ve işletmece terk edilmiş bulunan kömür tozlarının açık artırma yoluyla satılarak tutarının işçiler yararına kullanılması sağlanmıştır.

Bunun hemen arkasından Ereğli kömür bölgesi maden işçileri hakkında uygulanmak üzere 10 Eylül 1921 tarih ve 151 sayılı "*Ereğli Havza-i Fahmiye Maden Ameledinin Hukukuna Müteallik Kanun*" çıkarılmıştır. 151 sayılı kanunla Ereğli kömür bölgesinde işveren ve işçi ilişkileri düzenlenmiş, sermayeye karşı emek korunmuştur. Kanun, zorla çalıştırmayı yasaklamış, çalışma süresi, asgari ücretler, en küçük işe alınma yaşı ve işçi eğitimi konularında emek yararına hükümler getirmiştir. Öte yandan

---

357 B.M.M. Zabıtları, C 10, s. 30 vd.

işverenlere, **işçi koğuşları** ve **hamamlar yaptırma** zorunluluğu getirmiştir.

Kanun çalışma sürelerini günde 8 saatle sınırlandırmış; fazla çalışma için iki kat ücret ödenmesini öngörmüştür. Kanunda asgari ücretlerin devlet, işçi ve işveren üçlüsünce saptanması esası vardır. Kömür madeninde çalışma yaşı "18" ile sınırlandırılmıştır. Fazla çalışma, işçinin isteğine bırakılmıştır. Sait Dilik'in, "*Atatürk Döneminde Sosyal Politika* "adlı makalesinde belirttiği gibi, "*Bu hükümlerle o günün şartlarına göre ileri sosyal normlar getirilmiş oluyordu. Özellikle çalışmayı kabul yaşının 18 olarak saptanmış olması, Dünya'nın belli başlı ülkeleri arasında ilk kez Türkiye'de gerçekleştirilmiş oluyordu...*"[358]

Kanunun işçi koğuşları yapılması şeklindeki hükmünden yola çıkılarak **işçi konutları** yapılmıştır.

151 sayılı kanun sosyal güvenlik bakımından önemli haklar getirmiştir. Bu kanunla:

a. İşverenler hastalanan, kazaya uğrayan işçileri ücretsiz olarak tedavi ettirmeye, bunu sağlamak için maden yakınında hastane açmaya ve doktor bulundurmaya mecbur tutulmuştur. Sağlık kurum ve personelinin sayısı, nerelerde bulunacağı, ortak kurumların giderlerinin madenciler arasında nasıl bölüneceği bir tüzükle belirlenmiştir.
b. İşverenlerin iş kazaları halinde işçiye, ya da kaza ölümle sonuçlanmışsa ailesine, tutarı yargı organlarınca saptanacak bir tazminat ödemesi esası getirilmiştir. Kazanın işverenin kusurundan doğması halinde kanun ayrıca işverenden para cezası alınmasını şart koşmuştur.
c. Kanun, maden işçileri için "ihtiyat ve teavün sandıkları" kurulmasını ve bu amaçla bir yönetmelik çıkarılmasını öngörmüştür.

Sözü edilen yönetmelik 22 Temmuz 1923 tarihinde "*Amele Birliği ve İhtiyat ve Teavün Sandıkları Talimatnamesi*" adıyla

358 Sait Dilik, "*Atatürk Döneminde Sosyal Politika*", http://dergiler.ankara.edu.tr, (Erişim tarihi, 12 Temmuz 2012) s. 95.

çıkarılmış ve kömür madenlerinde "*ihtiyat ve teavün sandıkları*" kurulmuştur. Bu sandıklar kanun gereği "*Amele Birliği*" adıyla birleştirilmiştir.

Yönetmeliğe göre sandıkların üye işçilere şu yararları sağlaması planlanmıştır:

1. İş kazaları ve hastalıklar durumunda yardım yapılması, (Bu işçilerin sözü edilen durumlarda tedavileri işverenlerin sağlık tesislerinde yapılacağı için burada söz konusu olan yardım, işçilerin çalışmadıkları sürede geçinmelerine yardımcı olacak bir sosyal gelirin sağlanmasıydı.)
2. Muhtaç durumdaki işçi ailelerine yardım yapılması,
3. Ödünç para verilmesi,
4. İşçilerin konut edinmek amacıyla kuracakları konut kooperatiflerine kredi sağlanması,
5. İşçilerin ya da aile fertlerinin ölümü durumunda cenaze giderlerinin karşılanması.

Böylece Türkiye'de ilk sosyal sigorta uygulaması başlamıştır.

1923 yılında kurulan "Amele Birliği" 1976 yılına kadar işçilere şu yararları sağlamıştır:

1. İşçilere, henüz sosyal sigortaların kapsamına girmeyen, iş kazaları ve meslek hastalıkları dışındaki genel yaralanma ve hastalık hallerinde çalışmadıkları günler için gelir sağlanması. (Amele Birliğince bu hallerde işçilere sağlık yardımı yapılmamaktaydı. Çünkü bu yardımlar işverenlerin 151 sayılı kanun uyarınca kurmak zorunda oldukları sağlık tesislerince yapılmaktaydı.)
2. İşverenin işçiler için kurduğu sağlık kurumlarının kuruluş giderleri dışındaki genel giderlerine 1/5 oranında katılarak işçiler gibi aile fertlerinin de bu kurumlardan yararlanmalarının sağlanması.[359]

Kurtuluş Savaşı yıllarında Atatürk'ün önderliğini yaptığı "*Anadolu ve Rumeli Müdafaai Hukuk Grubu*" 1923 yılı seçim beyannamesinde, sosyal yardım ve genel sağlığa ilişkin kurum-

---

359 agm., s. 97.

ların düzeltileceğini, bunların sayılarının artırılacağını ve işçileri koruyucu kanunların çıkarılacağını ilan etmiştir.[360]

1923'te İzmir İktisat Kongresi'ne, amele grubu olarak katılan delegeler çalışma hayatı ve işçi hakları konularında önemli taleplerini açıklama fırsatı bulmuşlardır. "Amele" yerine "işçi" kavramının kullanılmasına karar verilen kongrede, işçi hakları konusunda çok önemli kararlar alınmıştır. (Bu kararlara daha önce ayrıntılı olarak değinmiştim.)

Cumhuriyet döneminde 1926 yılında Mecelle kaldırılarak "*Borçlar Kanunu*" kabul edilmiştir. Bu tarihten 3008 sayılı "*İş Kanunu*"nun yürürlüğe girdiği 1937 yılına kadar geçen dönemde, 151 sayılı kanunun dışında kalan konulardaki işçi ve işveren ilişkileri *"Borçlar Kanunu"* ile düzenlenmiştir.[361]

Atatürk'ün sosyal içerikli önemli kanunlardan biri de 1930 tarihli "*Umumi Hıfzısıhha Kanunu*"dur. Bu kanun başka düzenlemelerin yanında kadın, çocuk ve tüm işçilerin korunmasına ilişkin hükümler getirmiştir. Bu kanunla;

a. Hamile kadınların doğumdan önce ve sonraki 3'er haftada,
b. 12 yaşından küçük çocukların sınai işlerde ve madenlerde,
c. 12-16 yaşları arasındaki çocukların gece mesaisi ile günde 8 saatten fazla çalıştırılmaları yasaklanmıştır.

Öte yandan belirli sayıda işçi çalıştıran iş yerlerinde işçilere hastalık, kaza ve analık hallerinde işveren tarafından sağlık yardımı yapılması öngörülmüştür. Ancak bu durumlarda işçinin ücretinin işveren tarafından ödenmeye devam edileceği hükmü kanunda yer almamıştır. Fakat 1926'da çıkarılan *"Borçlar Kanunu"*nda, uzun süreli hizmet aktinde hastalık, askerlik ve benzeri sebeplerden dolayı kusuru olmaksızın çalışamadığı, nispeten kısa bir süre için işçinin işverenden ücretini isteyebileceği hükmü yer almıştır. Ancak bu sürenin ne olacağı kanunda belirtilmediği için uygulamada güçlükler ve hukuk çatışmaları yaşanmıştır.[362]

---

360 agm., s. 97.
361 agm., s. 97.
362 agm., s. 98.

Türkiye Atatürk'ün direktifiyle 1932 yılında Uluslararası Çalışma Teşkilatı'na girmiştir. Bu doğrultuda 1934 yılında hazırlanan bir tasarı 8 Haziran 1936' da kanunlaşarak 3008 sayılı *"İş Yasası"* doğmuş ve bu yasa 1937 yılında yürürlüğe girmiştir. Atatürk, 3008 sayılı *"İş Yasası"* tasarısının hazırlanması sırasında çalışmalarla yakından ilgilenmiş ve tasarının taslağında el yazısıyla düzeltmeler yapmıştır. 3008 sayılı *"İş Yasası"*nın bazı özellikleri şunlardır:

1. Türkiye'de ilk kez modern sigorta kurumu oluşmuştur.
2. İşçi sağlığının korunmasına önem vermiştir.
3. Tarım kesimi kanunun dışında tutulmuştur.
4. 1930'ların iç ve dış koşullarından dolayı grev ve lokavt yasaklanmıştır.
5. İşçi-işveren ilişkilerinde işçiden yana tavır almıştır.
6. Kadın işçilere oldukça geniş haklar tanımıştır.[363]

Ayrıca çalışan anneler için fabrikalarda "anneler mutfağı" oluşturulmuştur. Bu mutfakta yorgun annelerin dinlenmesi sağlanmış, sıcak ve besleyici yemekler verilerek sağlıklarının korunması hedeflenmiştir.[364]

Ekonomi Bakanı Celal Bayar, 1937'de yaptığı meclis konuşmasında kurulması planlanan "sosyal fabrikalardan" şöyle söz etmiştir:

"İşçinin işine sıkı bir suretle bağlanmamış olması endüstri için büyük bir tehlike olabilir. Özellikle Zonguldak Kömür İşletmesi'nin randımanlarının düşük olmasının sebeplerinden biri budur. Bunun için tedbirlerimiz vardır. Fabrikalarımızın çevrelerinde sağlık şarlı ve rahatlıkla kalacakları evler yapmak, okutmak, sağlıklarını göz altında bulundurmak, yani köyde aradığını fabrika çevresine getirmek. Bu maliyetleri yükseltecektir fakat bunların öyle ***sosyal yararları*** *vardır ki, ileride fabrikalarımızın kalifiye işçi sahibi olmaları ve bir işçi jenerasyonu yetiştirmeleri bakımından bu harcamaları seve seve yapmalıyız. Bunu yapma kararındayız ve bu doğrultudayız."*[365]

---

363 agm., s. 99,100.
364 Baytal, age., s. 64.
365 Mahmut Goloğlu, **Tek Parti Cumhuriyeti**, İstanbul, 2009, s. 290.

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin temelinde onun "sosyal yardım politikaları" vardır. Atatürk, sosyal yardımların yapılmasından devleti sorumlu tutmuştur. Bu konudaki düşüncelerini bir keresinde şöyle açıklamıştır:

"...Fakat birer fikir olarak aldığımız bağlılık teorilerinin gereklerini uygulamada 'sosyal güvenceler' adı altında toplamak mümkündür. Bu sosyal güvencelere Devlet Sosyalistliğine yaklaşarak varılabilir. Bu yol kanun yoludur. 1. İş Kanunu, 2. Şehirlerin ve atölyelerin sağlıklı kurulması (çevre ve iş sağlığı), 3. Bulaşıcı hastalıklara karşı korunma, 4. İşçinin ihtiyarlığa ve kazalara karşı sigortası (emeklilik ve kaza sigortası), 5. Hasta ve ihtiyar yoksullara zorunlu yardım, 6. Çiftçi sandıkları, 7. Yardım cemiyetleri kurulması, 8. Ucuz evler yapılması (Sosyal konut yapımı), 9. Okul çocukları için okullarda kantinler, 10. Bütün bu gibi kurum ve kuruluşlara, devlet bütçesinden yardım. Bu ve buna benzer kursları sağlamak için kanunlar.

Bağlılığın saydığımız şekilde uygulamaları çoktur, fakat bu uygulama fikri, her yerde beğeni görmüş değildir, çok eleştirilere de uğramaktadır. Özellikle bağlılık teorisinin uygulamalarını, kişinin sorumluluk duygusunu zayıflatan veyahut yok eden bir hareket olarak görenler vardır. Diyorlar ki: zayıflığımızı, kusurumuzu, ayıplarımızı toplumun üstüne atmak, kişisel sorumluluğu kaldırmaktır. Halbuki ahlak kanununun temeli kişisel sorumluluktur. (...) Kısaca bağlılık 'herkes kendi için' yerine, 'herkes herkes için' düşüncesini ortaya koyar. Bu düşünce sosyaldir, millidir, geniş ve yüksek anlamı ile insancıldır."[366]

Atatürk'ün burada altını çizdiği temel kavramlar sosyal yardım, toplumsal dayanışma ve sosyal devlettir. Atatürk, çalışanın/emekçinin her türlü sosyal hakkını koruyan bir devlet anlayışından söz etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin bütün kamu kurum ve kuruluşlarında bu anlayışın egemen olmasını istemiştir. İşte bu doğrultuda devletin kuracağı fabrikaların işçiye her türlü ola-

---

366 Afet İnan, **Mustafa Kemal Atatürk'ten Yazdıklarım**, Ankara, 1971, s. 102-103. (Metin sadeleştirilmiştir.)

nakların sunulduğu ve güvence verildiği sosyal fabrikalar olmasını planlamıştır.

Şevket Süreyya Aydemir, Cumhuriyet'in, *"devlet işletmeciliği sadece bir iktisadi teşebbüs değildir,"* diyerek Cumhuriyet'in fabrikalarının özelliklerini sıralarken fabrikaların "sosyal yönlerine" de vurgu yapmıştır:

1. **Sanayi tesislerini memleketin içlerine, uzak köşelerine yaymak,**
2. **Modern, uygar, ileri yerleşme ve hayat tarzını memleketin uzak köşelerine kadar götürerek etrafa ileriliğin, uygarlığın örneklerini vermek,**
3. Gerek teknik, gerek işletme alanlarında büyük ölçekli işler yaparak ve çok sayıda eleman yetiştirerek, ilerde bunların özel teşebbüs sahasında teşkilatçılıklarına, önderliklerine imkân sağlamak. İktisadi devlet teşekküllerini milli ekonominin bütün branşları ve sektörleri için bir mektep halinde geliştirmek,
4. İşletme muhasebesi, doğru hesap, modern işletmecilik bakımından organizasyon sahalarında örnekler vermek, uzmanlar yetiştirmek ve tam istihdam, tam randıman alanları ile dürüst vergi hesabı alanında örnek olmak ve gelenek yaratmak,
5. **Yönetici müstahdem ve işçiyi, yalnız hizmetlerinden faydalanılan, hayatları ile ilgilenilmeyen kör iş kuvvetleri halinde almayıp, onların lojman, günlük hayat, sıhhat, eğitim ve çocuklarının bakımı gibi sorunları ile spor işlerine ve toplu eğlencelerine kadar bütün sahalarda insanca yaşamalarını ve gelişmelerini sağlamak, bu alanda özel teşebbüse önder olmak...**[367]

Aydemir, "sosyal fabrika" projesinin kâğıt üzerinde kalmayıp hayata geçirildiğini, böylece demokratik ülkelerde bile eşi benzeri olmayan uygar kurumlar meydana getirildiğini belirtmiştir:

"Nitekim bugün de devlet işletmelerinin her birinin bulun-

367 Aydemir, age., s. 446.

dukları yerler, memleketin içinde ve uzak yerlerinde birer şehir halindedir: Parkları, lojmanları, eğitim müesseseleri, toplu yaşama ve spor hayatının bütün tesisleri, rahat ve konforlu hayat düzeni ile eşleri demokratik memleketlerde dahi pek görülmeyen uygar tesislerdir."[368]

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin temelinde 28 Nisan 1921 tarih ve 114 sayılı "*Zonguldak ve Ereğli Havza-i Fahmiyesinde Mevcut Kömür Tozlarının Amele Menafii Umumiyesine Olarak Füruhtuna Dair Kanun*", 10 Eylül 1921 tarih ve 151 sayılı "*Ereğli Havza-i Fahmiye Maden Ameledinin Hukukuna Müteallik Kanun*", 17 Şubat 1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'nin 34 maddede topladığı iş ve işçi hakları konusundaki kararlar, 22 Temmuz 1923 tarihli "*Amele Birliği ve İhtiyat ve Teavün Sandıkları Talimatnamesi*", 1930 tarihli "*Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*" ve 8 Haziran 1936 tarihli 3008 sayılı "*İş Yasası*" vardır. Atatürk, Türkiye'de kurulan fabrikalarda çalışan kadın-erkek bütün işçilerin bu kanunlarla belirlenen haklardan yararlanmalarını istemiştir. Bu doğrultuda genç Cumhuriyet, hastanesi, okulu, lojmanı, kütüphanesi, tiyatro ve sinema salonu, spor tesisi, araştırma ve geliştirme bölümü olan sosyal fabrikalar kurmuştur.

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi, onun "topyekün kalkınma" stratejisinin sanayi alanındaki uygulamasıdır. Ekonomide "Devletçilik" ilkesinin bir uzantısı olan bu uygulama da –tıpkı Devletçilik gibi Sovyet Rusya esintisi taşısa da– aslında son derece özgün bir uygulamadır. Atatürk'ün Millet Mektepleri, Köy Eğitmen Okulları, Halkevleri, Halkodaları ve Köy Enstitüleri gibi Sosyal Fabrika Projesi de toplumsal aydınlanmaya hizmet eden bir projedir. Nitekim genç Cumhuriyet'in bütün bu kurumlarında tüm halka okuma-yazma, bilim, kültür, sanat, spor, tarım, sağlık, ekonomi konularında temel bilgiler verilmiş ve uygulamalı eğitim yapılmıştır. Kısacası Atatürk'ün fabrikaları bile birer okuldur.

---

368 age., s. 446,447.

Venezüella'da Atatürk Modeli Fabrika

Sevgili arkadaşım, değerli dostum gazeteci-yazar **Banu Avar**, 2000'lerin sonunda Venezuella'da karşılaştığı bir olayı şöyle anlatmıştır:

"*Şehri göreceğimiz tepeye doğru tırmanırken, **Kemal Atatürk tabelasını** geçince şaşırdım ki, tepeye geldik. Genç kız rehber heyecanla '**Şu fabrikayı görüyor musun? Yanında nikâh salonu, şu sağlık ocağı, şu okul onun arkasındaki de bizim ev.**' 'Eeee,' dememe kalmadı rehber, '**Biz buna ATATÜRK modeli** diyoruz,' diye yapıştırdı.*"

Venezuella'da bu gördükleri ve duydukları üzerine duygulanan Banu Avar: "***Venezuella tepesinde tüylerim diken diken, gururum tavan yapmıştı...***" diyerek anlatmıştır heyecanını...

Peki ama, Türkiye'den binlerce kilometre uzaktaki Venezuella'da "***Atatürk Modeli***" diye adlandırılan bir **fabrikanın** ne işi vardı?

Peki ama "Atatürk Modeli Fabrika" nedir?

Türkiye'de bu fabrikadan var mıdır?

İşte bütün bu soruların yanıtlarını verebilmek için şimdi hep birlikte Nazilli'ye uzanalım!

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası

Atatürk modeli fabrika, sadece üretim yapılan bir sanayi kuruluşu değil, aynı zamanda "arge" çalışmalarının yapıldığı bir labratuvar, eğitim verilen bir okul, her türlü sanat ve spor imkânlarına sahip bir spor ve kültür kompleksi, kısacası dört dörtlük bir yaşam alanı, bir kampüstür. Atatürk, Anadolu'nun her yanında işçilerin yüksek standartlarda çalıştıkları, her türlü sosyal imkândan yararlandıkları "**sosyal fabrikalar**" kurmayı planlamıştır. Ama bu projesini yaygınlaştırmaya ömrü yetmemiştir.

Venezuella'daki "Atatürk Modeli Fabrika'ya" esin kaynağı olan fabrikalardan biri 1937'de bizzat Atatürk tarafından açılan **Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası**'dır. Bu fabrika Atatürk'ün

kafasındaki **Sosyal Fabrika Projesi'nin** en önemli uygulamalarından biridir.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, genç Cumhuriyet'in I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın ilk önemli eserlerindendir. Sümerbank'ın devlet eliyle kurduğu ilk Türk basma fabrikasıdır.[369]



Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın yönetim binası girişi (bugünkü hali)

Fabrika, Türk-Sovyet ortak yapımıdır. Fabrikanın mimari projesi Kayseri Kombinası'nı da çizen Rus Mimar ve Mühendis İvan Sergeyeviç Nikolayev tarafından çizilmiştir. Makineler ve teçhizatların çoğu Sovyetler Birliği'nden **narenciye karşılığında** satın alınmıştır.[370] Ayrıca Romanya'dan da kredi alınarak 612 iğlik bir telef tesisatı kurulmuştur.[371] Fabrika kuruluşundaki işçi açığını kapatmak için 120 Sovyet montör ve mühendis istihdam edilmiştir.[372]

369 Günver Güneş, "*Atatürk'ün Nazilli Seyahatleri ve Seyahatlerin Yarattığı Sonuçlar*", **Atatürk Haftası Armağanı**, Genelkurmay ATESE Başkanlığı Yayınları, 10 Kasım 2004, s. 128.
370 Zafer Toprak, **Sümerbank**, Ankara, 1983, s. 40.
371 age., s. 40.
372 **Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası Gezi Rehberi**, Nazilli, 1937, s. 5; Hüsamettin Toros, **Türkiye'de Sanayi ve Devlet İşletmeleri**, İstanbul, 1975, s. 158; Güneş, **agm.**, s. 128, 131.

Fabrikanın temelleri 25 Ağustos 1935'te atılmış, yapımı 18 ayda tamamlanmış ve 9 Ekim 1937'de açılmıştır. Fabrika, bina ve makineler dahil, **8 milyon liraya** mal olmuştur.[373]

Fabrika temellerinin atılmasıyla birlikte Nazilli kentinin yüzü gülmeye başlamıştır. Temel atma törenin hemen ardından fabrikanın inşası için Nazilli'den ve çevre illerden gelen 2500 işçi istihdam edilmiştir.[374]

Fabrikanın tamamlanan kısımlarında ilerde oluşacak eleman sıkıntısını karşılamak için genç kızlara iplik kısmında kurs verilmeye başlanmıştır. Kursta başarılı olanlar fabrikada çalışmaya hak kazanmıştır.[375]

Daha fabrika açılmadan fabrikanın ihtiyacı olan pamukların çevrede yetişmesi için 200 tane modern tohum ekme makinesi alınmıştır.[376]

Ayrıca birçok traktör, römork, biçerdöver gibi modern tarım araçları Nazilli'ye getirilerek halka bu araçları nasıl kullanacakları öğretilmiştir.[377]

Nazilli-Bozdoğan yolu üzerine yapılan, kentle fabrika arasındaki yol parke döşenerek yolun her iki tarafına çok sayıda ağaç dikilmiştir.[378]

Fabrikanın, 28.000 iğ ve 800 otomatik tezgâh ile çalışmaya başlaması ve **2.400.000 kilo iplik işlemesi** planlanmıştır. Bununla **20 milyon metre basma** imal edilecektir.

Fabrika 15.000 ton kömür yakacaktır.

Fabrika **her gün en fazla 2400 işçi çalıştıracak** ve ücret olarak senede 1 milyon lira ödeyecektir.

Nazilli Basma Fabrikası kombina şeklinde kurulmuştur. Çırçır, iplik, dokuma ve basma bölümleri ayrı birer fabrika halindedir ve birbirinin tamamlayıcısı durumundadır. Fabrikanın

---

373 **L'İllustration de Turquie, Numero special**; "*Nazilli Şehri*", Ege Özel Sayısı, İstanbul, 1950, s. 55; Güneş, **agm.**, s. 128.

374 Güneş, **agm.**, s. 128.

375 **Yeni Asır** gazetesi, 11 Haziran 1937.

376 **Yeni Asır** gazetesi, 8 Nisan 1937.

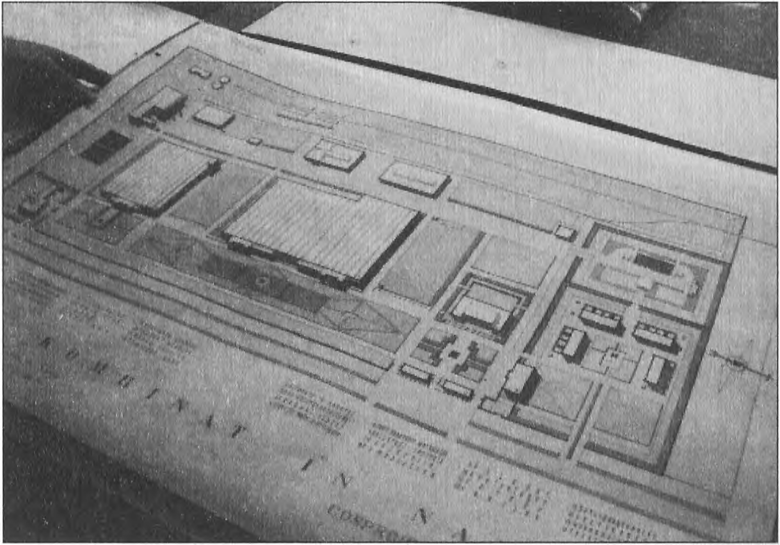
377 Güneş, **agm.**, s. 132.

378 **L'İllustration de Turquie**, s. 4; Güneş, **agm.**, s. 132.

hammaddesi olan pamuk Nazilli, İzmir, Sarayköy, Yenipazar, Aydın, Söke, Kuyucak gibi yerlerden sağlanmıştır.[379]

Fabrika beş bölümden oluşmuştur: Dokuma bölümü, basma bölümü, desen bölümü, gravür bölümü ve baskı bölümü... Basma, desen, gravür bölümünden geçen kumaşlar, dokuma bölümünde, yarısı elektronik olmak üzere 768 tezgâhta dokunacaktır. Günlük dokuma, 62.000 ile 64.000 metre arasındadır. Baskı bölümünde ise 4 baskı makinesi vardır. Burada farklı renk ve desenlerde günlük ortalama 85.000 metre basma yapılacaktır.[380]

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, sosyalist ülkeler de dahil, dünyada görülmemiş düzeyde ileri bir "sosyal" niteliğe sahiptir. Evet, fabrika kurulurken Sovyet modeli esas alınmıştır, Sovyet mühendislerden yararlanılmıştır, ama sonuçta Türk devrimine has, çok güzel bir eser ortaya çıkmıştır. Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, 1930'ların dünyasında bir benzerine daha rastlanmayacak kadar özgün bir "sosyo-kültürel" ekonomi projesidir.



Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası plan ve projesi

379 İbrahim Kiraz, Yaslı Şehir, Nazilli, 2003, s. 102.
380 age., s. 103,104.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası plan ve projesi

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası inşaatı

İşte Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın şaşırtan özellikleri:

1. **Balolar, danslar ve partiler:** 1930'ların ortalarına kadar kadınlı erkekli hiçbir toplantıya katılmamış Nazilli halkı, fabrikanın organize ettiği balolar, danslar ve partilerle sosyalleşmiş, özellikle **kadın** ön plana çıkmaya başlamıştır.[381]
2. **700 kişilik sinema ve tiyatro salonu:** 1937 yılında 12.000 kişinin yaşadığı Nazilli'de, bu fabrika bünyesinde **700 kişilik bir sinema ve tiyatro salonu** açılmıştır. Salonda iki defa memurlara, iki defa işçilere ve iki defa da ustalara olmak üzere haftada toplam **altı defa film** gösterilmiştir. [382] Günver Güneş'in dediği gibi; "*1937 yılında 12.000 kişinin yaşadığı bir yere 700 kişilik bir sinema salonu açmak ancak Atatürk'ün ve onun devrimci kadrosunun eseri olabilirdi.*"[383] Ayrıca sahnede temsiller de verilmiştir. Hem fabrika işçilerinin kurduğu tiyatro kulübü, hem de dışarıdan gelen kumpanyalar burada işçilere ve halka oyunlar oynamıştır. Örneğin, devlet konservatuvarının meşhur "*Yol Kapalı*" adlı oyunu 1947'de Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın bu 700 kişilik salonunda sahnelenmiştir.[384]
3. **Radyo:** Fabrikanın bir radyosu vardır.[385] Radyo fabrika çalışanlarının işine yarayacak bir yayın programına sahiptir. İşçiyi ilgilendiren konular üzerinde 15 dakikalık konferanslar yayınlanmış, ayrıca müzik yayınları da yapılmıştır.[386]
4. **Halkevi:** Fabrikada kurulan "***Sümer Halkevi***" halkı her konuda bilinçlendirmeye çalışmıştır.[387] Bir fabrika bünyesinde

381 Güneş, agm., s. 130.
382 Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948; L'İllustration de Turquie, s. 55, Saadet Tekin, "*Nazilli Basma Fabrikası,*" Tarih ve Toplum, C 39, S.230, Şubat 2003, s. 26; Güneş, agm., s. 130.
383 Güneş, agm., s. 130.
384 Kiraz, age., s. 107.
385 Güneş, agm., s. 132.
386 Kiraz, age., s. 107.
387 Güneş, agm., s. 130.

açılan ilk ve tek halkevi Sümer Halkevi'dir.[388] Halkevinin şubelerinde çalışanların büyük çoğunluğu fabrika işçisidir. Halkevinin fabrikadaki "temsil grubu" hazırladığı oyunları fabrika içindeki sahnede sergilemiştir. Ayrıca bu grup belli zamanlarda Nazilli ve çevresinde gösteriler düzenleyerek bölgede tiyatronun tanıtılmasında ve sevdirilmesinde etkili olmuştur.[389] Her yıl Sümer Halkevi biçki-dikiş kurslarında birçok genç kız meslek sahibi olmuştur. Halkevi civar köylere geziler düzenlemiş, köylülerin sorunlarıyla ilgilenmiş, köylere ilaç ve sağlık elemanı göndererek hastaların tedavisini sağlamıştır.[390]

5. **Müzik grubu:** Fabrika çalışanları arasında bir **müzik grubu** kurulmuştur. Klasik müzik seslendiren grup Nazilli, Aydın ve Denizli'de konserler vererek çok sesli müziğin Anadolu'da tanınmasını sağlamıştır.[391] İçinde konserler, temsiller, gösteriler ve aile toplantıları yapılan sahne ve salondan, turneye çıkan temsil grupları ve ses sanatçıları da yararlanmıştır.[392] Fabrikada yemek aralarında **dünya klasiklerinden eserler** okuyan bu müzik grubu, işçilerin **Beethoven** dinleyecek derecede klasik müzik kulağına sahip olmalarını sağlamıştır. Fabrikada, çalmayı bilen işçilerin kullanımına açık bir de **piyano** vardır.
6. **Hamam:** Fabrika bünyesinde kurulan bir hamam, hem işçilere hem de Nazilli halkına hizmet vermiştir. Fabrika hamamı, Nazilli'de modern banyo ve tuvalet kavramlarının gelişmesinde çok etkili olmuştur.[393]
7. **Ressamlar:** Fabrika bünyesindeki desinatörler belli zamanlarda fabrika dışına çıkarak Nazilli ve çevresinin güzel manzara resimlerini yapmışlardır. Fabrika ressamlarının yaptığı

388 **Cumhuriyet'in 15. Yılında Aydın**, Aydın, 1938, s. 160; Güneş, **agm.**, s. 130.
389 Güneş, **agm.**, s. 130.
390 **L'İllustration de Turquie**, s. 55; Güneş, **agm.**, s. 131.
391 **L'İllustration de Turquie**, s. 55; Güneş, **agm.**, s. 130.
392 Güneş, **agm.**, s. 130.
393 **agm.**, s. 130.

bu tablolar açık arttırmalarda satılmıştır. Resim, heykel sergileri de düzenleyen fabrika Nazilli'de güzel sanatların gelişmesini sağlamıştır.[394]

8. **Spor kulüpleri:** 1937 yılında fabrikanın bünyesinde kurulan lacivert-beyaz renkli **Sümerspor,** futbol, basketbol, atletizm, voleybol, bisiklet, güreş, yüzme, boks branşlarında faaliyet göstermiştir.[395] Fabrika bünyesindeki **Sümerspor Futbol Sahası** Türkiye'nin ilk "alttan ızgaralı" futbol sahalarından biridir. Ayrıca yine fabrika bünyesinde, **basketbol, voleybol sahaları, güreş minderleri, boks ringi, tenis kortu ve paten pisti** vardır.[396] Nazilli'de toplumsal kaynaşmayı güçlendiren "**paten eğlenceleri**" ve "**bisiklet yarışları**" Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın mirasıdır.[397]

9. **Hastane:** Fabrika bünyesinde işçi sağlığını korumak amacıyla 40 yataklı bir hastane kurulmuştur. Diş, hariciye, dahiliye ve kadın hastalıkları bölümleri olan hastanede röntgen cihazları ve bir de ameliyathane vardır.[398] Hastanede ayrıca bir eczane ve bir de laboratuvar vardır.[399] Fabrika mensuplarının ve ailelerinin tedavileri ile gerekli ilaçlar bedava verilmiştir. Fabrikaya her giren işçinin röntgen muayenesi yapılmış, işçiler ve memurlar sürekli sıhhi kontrolden geçirilmiştir. Fabrika hastanesinde başhekim, dahiliye mütehassısı, çocuk mütehassısı, diş doktoru ve röntgen mütehassısı ile değişik branşlarda doktorlar, hemşireler, eczacılar ve hastabakıcılar vardır.[400] Nazilli'nin kabusu olan sıtma hastalığı fabrikadaki bu sağlık ekibinin köyleri dolaşarak halkı bilgilendirmesi ile ortadan kaldırılmıştır.[401]

394 agm., s. 130, 131.
395 Güneş, agm., s. 131, Kiraz, age., s. 106.
396 Güneş, agm., s. 131.
397 Tekin, agm., s. 26; Güneş, agm., s. 131.
398 Kiraz, age., s. 105; Güneş, agm., s. 131.
399 Kiraz, age., s. 105, Güneş, agm., s. 131, 132.
400 Kiraz, age., s. 105.
401 Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948, Güneş, agm., s. 132.

10. **Okul:** Fabrikada hem işçilere mesleki eğitim veren hem de okuma yazma öğreten bir okul vardır. Bu okuldaki mesleki eğitim kurslarında işçiye kursuna göre iplik, dokuma, basma, atölye ve santral sahalarında bilgi verilmiştir. Örneğin 1947 yılında 15 işçi kursa katılmış, 13 kişi mezun olurken 2 kişi sınıfta kalmıştır.[402] Fabrikadaki okulda okuma yazma bilmeyenler için beş sınıflı bir okuma yazma kursu açılmıştır.[403] Okuma yazma kurslarında beş ilkokul öğretmeni görev almış, bu kursu bitiren işçilere de ilkokul diploması verilmiştir.[404] Fabrikanın bir de "Sümer İlköğretim Okulu" adlı bir ilkokulu vardır. Beş sınıflı ve çift eğitimli bu okulda 15 öğretmen 980 öğrenci vardır. Bu öğrencilerin büyük bir bölümü de işçi çocuklarıdır.[405]
11. **Kreş:** Fabrikada işçiler için 40 kişilik 26 yataklı bir kreş vardır.[406] Günün belirli saatlerinde ekipler halinde gelen işçi çocukları bu kreşe bırakılmış, her gün yıkanıp, beslenip, eğitilip, dinlendirilmişlerdir. Çocuklar yaşlarına göre ayrılarak odalarda yatırılmışlardır. Ayrıca her çocuğa numaralı bir dolap verilmiştir. Kreş eğitmenleri dışında bir hemşire ve iki yardımcı çocuklarla ilgilenmiştir. Kreşte ultraviyole tedavisi de yapılmıştır.[407]
12. **Halka bedava basma:** Bir sosyal fabrika olarak tasarlanan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, altı ayda bir halka "ıskarta basma" dağıtmıştır. Fabrikanın mallarının çok kaliteli olması halkın bu malları tercih etmesini sağlamış, böylece halkın giyim zevki de artmıştır.[408]
13. **İşçi ve memur biriktirme sandıkları:** Çok sayıda işçiyi barındıran fabrika işçi haklarına da çok önem vermiştir. Fabrikada İşçi ve Memur Biriktirme Sandıkları, İşçi Ölüm ve

402 Kiraz, age., s. 105, 106.
403 Güneş, agm., s. 132.
404 Kiraz, age., s. 105.
405 age., s. 106.
406 Güneş, agm., s. 132.
407 Kiraz, age., s. 105.
408 L'İllustration de Turquie, s. 4; Güneş, agm., s. 131.

Hastalık Yardım Sandıkları oluşturulmuştur.[409] Bu sandıklar 160.000 lira sermaye ile işçi ve memurlarca kurulmuştur. Bu sandık bir taraftan biriktirmeyi, bir taraftan da taksitle halı, ayakkabı, yağ vb. ürünleri sağlamak için memur ve işçilere faydalı olmuştur. Ayrıca üyelere %5 faiz ve %1-40 arasında temettü dağıtılmıştır.[410]

14. **Kooperatif ve fırın:** Fabrika mensuplarının yiyecek ve giyecek ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla fabrika mahallesinde bir kooperatif kurulmuştur.[411] Ayrıca fabrikanın kendine özgü bir fırını, işçi yemekhanesi ve memur kantini de vardır.[412]

15. **Lojman ve özel tren:** İsteyen işçiler, fabrikanın hemen önünde özel olarak inşa edilen **264 dairelik** ve **1000 kişilik lojmanlarda** çok uygun bir ücretle kalırken, bekar işçiler için **350 kişilik** bir **"Bekar İşçi Pavyonu"** vardır.[413] Burada bekar işçiler çalıştıkları kısımlara göre ayrı yatakhanelerde yatırılmışlardır. Yaşları küçük işçiler ve sanat okulu mezunları için de ayrı yatakhaneler vardır. Bekar memurlar için de 18 odalı özel bir lojman vardır.[414] Ayrıca lojmanda kalamayan işçi ve memurları şehirden fabrikaya taşımak için düzenli seferler yapan ve **GIDI GIDI** adı verilen mini bir tren kullanılmıştır. Fabrikanın içinde bir istasyonu bulunan bu tren işçi ve memurları ücretsiz taşımıştır.[415] 1937 yılında Atatürk'ü de taşıyan bu tren kentin içinden başlayıp fabrikada sona eren bir hatta hareket etmiştir.[416]

16. **Mekanik odası, fizik laboratuarı ve atölye:** Fabrikada mekanik odası ve fizik laboratuvarı gibi bölümler vardır. Bu

---

409 Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948; Toros, agm., s. 163; Güneş, agm., s. 131; Kiraz, age., s. 107, 108.
410 Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948; Kiraz, age., s. 107, 108.
411 Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948; Kiraz, age., s. 106.
412 Kiraz, age., s. 106.
413 Güneş, agm., s. 132; Kiraz, age., s. 106.
414 Kiraz, age., s. 106.
415 age., s. 107.
416 Aydın İl Yıllığı, 1973, s. 191.

bölümlerde fabrikada ihtiyaç duyulan bütün malzemeler üretilmiş ve bozulan aletler tamir edilmiştir.[417] Fabrikanın büyük bir atölyesi vardır. Bu atölyenin demirhanesi, marangozhanesi, dökümhanesi, kaynak ve teneke işleri yapan bir bölümü vardır. Diğer fabrikaların ahşap parça ihtiyacı olan makine vurucu kolları burada yapılmıştır. Fabrikada her türlü mekanik araç vardır.[418]

17. **Elektrik santrali:** Fabrika kendi elektrik enerjisini kendi üretmiştir. Dört kazan ve üç türbinli fabrika santrali 2500 kw gücündedir. Fabrikanın enerji ihtiyacını karşılayan santral Nazilli'ye de elektrik vermiştir.[419]

İşte Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası... İşte Cumhuriyet mucizesi... İşte Atatürk'ün **Sosyal Fabrika Projesi...** İşte genç Cumhuriyet'in halkına, işçisine, memuruna, ülkesine bakışı... Yoruma, fazla söze hiç gerek yok sanırım!..

Daha önceleri göç veren Nazilli, Sümerbank Basma Fabrikası'nın açılmasıyla göç almaya başlamıştır. Kısa süre sonra Nazilli'nin nüfusu artmıştır. Fabrikanın temelinin atıldığı 1935'te Aydın ve Denizli'den daha az bir nüfusa sahip olan Nazilli, 1937'den sonra artan nüfusuyla 1945'te önce il merkezi Aydın'ı, 1950'de de hem Aydın'ı, hem de Denizli'yi geçmiştir.[420] Sümerbank Basma Fabrikası'nın kurulmasından sonra birdenbire büyüyüp gelişerek bölgedeki dengeleri değiştiren Nazilli merkez olmak üzere Aydın ve Denizli'nin katılımıyla "Menderes Vilayeti"nin kurulması için proje hazırlanmasına neden olmuştur.[421]

---

417 Güneş, **agm.**, s. 132.

418 Kiraz, **age.**, s. 104.

419 **age.**, s. 104.

420 Nüfus oranları için bkz. Aydan Erkaya, **Nazilli Şehri**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1986, s. 21; Arslan Buğdaycı, **Dünden Bugüne Nazilli**, İstanbul, 2001, s. 40, Güneş, **agm.**, s. 132.

421 **Yeni Asır** gazetesi, 8 Nisan 1937.



Sümerbank balosuna hazırlanan genç kızlar

FOTOSPOR

EGE'DEN... İZMİR'DEN...

Sümerspor Aydın'ın gururu

● *Aydın'da yapılan Voleybol Federasyon Kupası elemelerinde grup birinciliğini elde eden Nazilli Sümerspor, yarıfinal maçlarının hazırlıklarına başladı.*

● *Seyfettin SARI*

[illegible]

[illegible]

BAŞARI TESADÜF DEĞİL

SEVİNMEK HAKLARI: *Aydın'ın voleyboldaki gururu Sümerspor, eleme grubu karşılaşmalarında büyük bir başarı gösterdi. Bu başarının karşılığında doyasıya sevinmek Sümerspor'un hakkıydı.*

Sümerspor'un başarılarından söz eden bir gazete haberi



Sümerspor'un 1979 yılı Rıdvan Dilmen'li kadrosu



Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın tiyatro grubu



Nazilli Sümerbank Hastanesi personeli





Sümer İlkokulu *Sümer İlkokulu ana sınıfı (15 Ekim 1947)*[422]

422 Bu bölümdeki fotoğraflar İlhan Öden'e aittir. "*Türkiye'yi ve Sümerbank'ı Çok Seviyorum*", http://sumerbank.blogspot.com/ (Erişim tarihi, 12 Temmuz 2012)

Atatürk Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda

Atatürk fabrikaların Anadolu'nun her yanına serpiştirilmesini istemiştir. Bu fabrikalar sayesinde Anadolu'daki her şehrin tümüyle çağdaş kentlere dönüşeceğini belirtmiştir. Nitekim "*Bunlar Anadolu'nun içlerine serpiştirilmişlerdir. Her tesisin kurulmasından bir süre sonra çevre ayrı bir şehir haline gelir. Tesisleri lojmanlar, parklar, spor yerleri gün ışığında dünyaya güler ve geceleri ışıl ışıl parıldarlar. Nazilli de bunlardan biridir.*"[423]

Türkiye'de devlet eliyle kurulmuş ilk basma fabrikası olan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nı 9 Ekim 1937'de bizzat Atatürk açmıştır. Atatürk, Ege manevraları için bölgede bulunan ordu komutanları, milletvekilleri ve yöneticilerle birlikte açılışa gelmiştir. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, İkinci Ordu Müfettişi Orgeneral İzzettin Çalışlar, Genelkurmay Asbaşkanı Asım Gündüz, Jandarma Genelkomutanı Naci İldeniz gibi komutanlar ve Trakya Umum Müfettişi General Kazım Dirik ile İzmir Valisi Güleç, Başvekil Vekili Celal Bayar, İsmet İnönü, Atatürk'ün manevi kızlarından Afet İnan, Kütahya Milletvekili Recep Peker, Ziraat Vekili Şakir Kesebir, Dahiliye Vekili ve CHP Genel Sekreteri Şükrü Kaya, Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp, Maliye Vekili Fuat Ağralı, Kültür Vekili Saffet Arıkan, Gümrük ve İnhisarlar Vekili Ali Rana, Orman Umum Muhafaza Komutanı Korgeneral Seyfi gibi nerdeyse devletin bütün askeri ve sivil erkanı tam kadro Atatürk'le birlikte Nazilli'dedir.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın açılışına ne kadar büyük bir önem verildiği, asker-sivil neredeyse bütün devlet erkanın açılışa katılmasından da bellidir.

Atatürk, Nazilli Basma Fabrikası istasyonunda fabrika yetkililerince karşılanmıştır. Atatürk'ün ilerlediği istasyondan fabrika müdüriyet binasına kadar parke döşenmiş yolun her iki yanında halk düzenli bir şekilde sıralanmıştır. Sıraya geçmiş küçük kızlar ellerinde pamuk dallarıyla misafirlerini karşılamışlar ve

423 Aydemir, **Tek Adam**, C 3, s. 356.

bunları Atatürk'e hediye etmişlerdir. Fabrika binası ve meydanlar bayraklarla süslenmiştir.

Sonraki gelişmeleri Afet İnan'dan dinleyelim:

"*Atatürk, etrafını saran Nazilli halkının coşkun alkışları içinde Halkevi'ne gitti. Günün büyük meselesi üzerinde konuşuluyordu. Başbakan Celal Bayar, altı yıl önce bu salonda geçen bir konuşmadan söz etti. Konu serbest rejimle Devletçilik prensibi üzerine imiş. O zaman bir fabrikanın Nazilli'de kurulması üzerinde konuşulmuş.*

İşte bugün gerçekleşen bu iş için Atatürk ve ülke büyükleri bu kasabada bulunuyorlar. Küçük vagonlara binildi, şehrin biraz ilerisinde fabrika kombinasına doğru yol alınmıştı. Cumhuriyet Hükümeti'nin I. Beş Yıllık Endüstri Programı'ndan bir maddeye dayanılarak gerçekleştirilen bu eseri görmeye başlamıştık. Fabrika binalarına giden yollar halkla dolu idi. Atatürk'ün yoluna katılan kalabalık meydanda yer almıştı. İlk binaya giriş, küçük çocukların sepetlerde tuttukları pamuk dalları içinden oldu. Hepimiz yakalarımızı bu pamuk dallarıyla süsledik. Bu binada fabrika müdürünün değerli açıklamalarını dinliyorduk. İlk basmalardan bir top masa üzerine konuldu. Bu top kırmızı beyaz kurdelelerle bağlanmış, Türk pamuğunun değerlenen bir parçası olarak ne çok manalar ifade ediyordu. Türk, kendi malını kendi topraklarının verimine el emeğini katarak üzerine giyecek, fakat bu emekler yüzyılın ileri buluşlarından, makineleşen kısmından en çok pay alacaktır. Türk'ün el emekleri artık sadece el tezgâhlarında yer tutmaz. Onun bugünkü yaşam gereklerini karşılayacak elemanlar lazımdır. Nazilli fabrikası bu ihtiyacın bir örneğidir.

Kombinanın tamamlandığında alacağı şekil, duvardaki haritada çizgilerle saptanmıştı. Bugün bitmeyen yerler yalnızca bahçe ve park kısımları idi."[424]

---

424 Afet İnan, **Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler**, 5. bas., İstanbul, 2007, s. 230, 231.

Sümerbank Nazilli Tekstil Kombinası'nın önü (9 Ekim 1937)



Atatürk'ü bayraklarla karşılayan Nazilli Basma Fabrikası işçilerinden bir grup

Atatürk, yanındakilerle birlikte fabrikaya geldiğinde mahşeri kalabalık tarafından Halkevi orkestrasıyla büyük sevinç ve tezahüratla karşılanmıştır. Atatürk, bu coşkulu karşılamaya fabrikanın girişindeki müdüriyet binasının balkonundan halkı selamlayarak yanıt vermiştir.

Yeniden Afet İnan'a dönelim:

"*Balkondan şehir namına söylenen nutuk dinlendi. Celal Bayar, İnönü Hükümeti'nin uygulamalarından olan bu eseri mutlak rakamlarla canlandırdı. Bu nutuk, Devletçilik prensiplerine dayanarak yapılan işlerin ekonomik ifadeleriyle dolu idi.*

Nutuk bitince, Türk'ü giydirecek Türk işçileri erkekli, kadınlı Atatürk'ün önünde geçit resmi yaptılar. Bir örnek giyinmiş kadın işçiler Türk yurdunda işbirliğinin canlı sembolleri idi. Kayseri fabrikasının spor kulübü de bu törende yer almıştı."[425]



Atatürk Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda incelemelerde bulunurken

---

425 age., s. 231.

Açılışta yapılan konuşmalardan sonra Atatürk, fabrikanın yönetim dairesinden çıkarak iplik dokuma ve halı makinelerinin bulunduğu binaların kapısı önüne gelmiştir. Fabrikanın elektrik santralinin önünde **elektrikle aydınlanan bir büstünü gören Atatürk** bir süre bu büstü inceledikten sonra, "güzel" diyerek fabrika müdürüne iltifatta bulunmuş ve daha sonra altın bir anahtarla açılışı yapmıştır.

Afet İnan'ın anlatımıyla; *"Elimize verilen planlara göre ilk kısmın önüne geldik. Atatürk kırmızı kurdele ile bağlanmış, sarı madenden Sümerbank harfleri ile yapılmış bir anahtar ile kapıyı açtı. Herkes içeriye girdi. Dışarıdaki hava sıcaklığı, bu binada teknik gelişmenin seyrine uyularak yerini serinliğe vermişti.*

Fabrika direktörünün rehberliğinde yürüyoruz... Pamuk, işleyen makinelerde türlü şekiller alıyor, iplikler binlerce makaralar üzerinde kümeleşiyordu... Makaralar çözülerek tezgâhlarda yer almış, büyük bir salonda tezgâhların bulunduğu yerde bir makinenin başında duran bir işçi 'marş' emrini bekliyordu.

Direktör, Atatürk'e hitap ederek; 'İşlemek için emrinizi bekliyorlar' dedi."[426]

Afet İnan'ın "*sarı madenden yapılmış bir anahtar*" dediği o anahtar aslında altından yapılmıştır. Bölge halkı, uzun zamandır özlemini çektiği fabrikanın, Atatürk eliyle açılacağını öğrenince yirmi iki ayar altın anahtar yaptırmıştır. Kocaman altın bir anahtar...Açılış töreni sırasında Atatürk'ün yanında Başvekil Vekili Celal Bayar vardır. Anahtarla kapıyı, "*Hayırlı uğurlu olsun...*" dileğiyle açan Atatürk anahtarı üzerinde bırakmayıp, ***"Altın, milletin hazinesinde durur..."*** diyerek Celal Bayar'ın mendil cebine yerleştirmiştir.[427]

Atatürk'ün emriyle birlikte 480 makine bir anda çalışmaya başlayarak ilk pamuğu işlemiştir. Tören boyunca bir uçak filosu fabrika üzerinde gösteri uçuşu yapmıştır.[428]

---

426 **age.**, s. 232.

427 Cemal Kutay, **Atatürk'ün Son Günleri**, 3. bas., İstanbul, 2005, s. 66.

428 Atatürk'ün Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'na gelişi konusundaki ayrıntılar için bkz. "*Atatürk Nazilli'de Coşkun Tezahüratla Karşılandı*", Yeni Asır gazetesi, 10 Ekim 1937; Güneş, **agm.**, s. 124-127.

İtalyanın müşterek İngiliz-Fransız notasına cevabı dün verildi

AKŞA

Nazilli basma fabrikası dün Atatürk tarafından altın bir anahtarla açıldı

Büyük Şefi aralarında gören halk misli görülmemiş tezahüratta bulundu

Başvekâlet vekili B. Celâl Bayar bir nutuk söyliyerek fabrikanın nasıl yapıldığını ve nasıl çalışacağını anlattı



Akşam gazetesi, 10 Ekim 1937

Atatürk'ün emriyle 480 makinenin hep birden harekete geçtiği o anı Şevket Süreyya Aydemir, öncesiyle ve sonrasıyla o destansı üslubuyla şöyle anlatmıştır:

"*...Atatürk'ü her yeri gören yerden yüksekçe bir platforma buyur ettiler. Burada fabrika; takımların, bölüklerin, taburların geçit resmi için sıralanıp yerlerini aldıkları bir karargah meydanına benziyordu. Ve bir karargah meydanı gibi burada da bir kumanda bekleniyordu. Kumanda duyulmadı ama Atatürk'ün arkasında duran müdürden sessiz bir işaret verildi.*

İşte o zaman bin başlı dev, korkunç bir kükreyiş, bir kuduruşla birden harekete geldi. Müdürün verdiği o işaretle bütün motorlar, tezgâhlar birden coşmuş kudurmuşlardı. Şimdi Menderes vadisi, göklere kadar vuran, Menderes'in kim bilir kaç defa duyduğu yer sarsıntısı gürültülerini, yıldırım uğultularını andıran bir dünya titreyişi havayı dolduruyordu... Atatürk bunu her halde beklemiyordu. Onu oraya çıkardıkları zaman, belki etrafı görmesini, belki fabrika halkına bir şeyler söylemesini istediklerini düşünmüş olabilirdi. Ama öyle olmayıp da ayağının altındaki dünya ve etrafını saran hava böylesine birden harekete gelince önce hatta biraz şaşaladı. Ne yapacağını bilemedi de denebilir. Önce biraz sarsıldı. Biraz etrafından bir şeyler sormak ister gibi yaptı. Ama işte o anda belki kendi bile farkında olmadan ağzından şu kelimeler döküldü:

'İşte bu bir musikidir!..'

Evet, bu bir musiki idi. Devletin musikisi değil, tekniğin musikisi... İnsanoğlunun tabiatın üstündeki zaferinin musikisi... Mitologyanın bütün ilahları bir araya gelse bu yaratıcı kudretin zerresini harekete geçirtemezlerdi. Ne Olimpos'un hakimi Zeus, ne gök tanrısı, ne zelzeleler tanrısı, ne yeraltı tanrısı. Hayır hiçbiri... Çünkü onlar masaldır. Ama bu musiki yarın bütün Türkiye'ye yayılarak , yarınki Türkiye'nin, eski Anadolu haraplığını yenişinin bir çığlığı gibi, bütün ovalarımızı, dağlarımızı, beldelerimizi doldurabilirdi. Yüzlerce ve yüzlerce fabrikanın, maden ocağının, santrallerin, dağ boylarınca rüzgarlardan inleyen pilonların, cereyan nakli hatlarının musikisi...Evet neden olmasındı?..

Atatürk de belki kendi aleminde bu ilk defa gördüğü işin, ilk defa kükreyişlerini duyduğu bu devler şehrinin heyecanı içinde olsa gerekti ki, hiç kimseye tek kelime söylemeden önünde uğuldayan mahşere uzun uzun baktı. O buraya girerken, her biri sessiz sedasız, sanki ilk defa sıraya dizilmiş kura askerleri öylece acemi, mahcup, dizi dizi tezgâhlarının başlarında bekleşen kadın erkek işçiler, şimdi kıymetten nişan veren bu hareketler alemi içinde ve bu hareketler aleminin birer canlı çarkı olarak

tezgâhlarına, makinelerine çullanmışlardı. Eller durmadan işliyordu. Kafalar durmadan çalışıyordu. O daha dün köyünde hiç acele etmeden inek sağan genç kızlar, şimdi hiçbirinin hareketi gözle takip olunamayan bir hızla dönen 20.000 iğin etrafında birer yıldırım gibi koşuyor, dolanıyordu. Kopan her teli anında yakalayarak, tıpkı birer makine süratiyle hemen bağlıyorlar, iş tezgâhlarını anında harekete geçiriyorlardı.

Bir taraftan da fabrikaya pamuklar giriyordu. Fitiller dönüyordu. Sonra bu fitiller gittikçe incelerek sanki gözle görülmeyecek ipek teller, bürümcük telleri halinde tezgâhları sarıyordu. Mekikler atılıyor, ham materyal örülüyor, tezgâhlar top top dokumaları havalara kaldırarak bin bir marifet içinde renk renk, şekil şekil durmadan açıyor, derliyor, topluyordu.

Burada bin bir tane tanrıça Atena ve her biri Atena'dan bin bir defa hünerli yüzlerce insan, daha düne kadar sınırların dışından, dağlar, denizler ötesinden gelen bezleri, basmaları şimdi yurdun her bucağına yaymak için denk denk dokuyor, dokuyorlardı...

Atatürk bu manzarayı uzun uzun seyretti. Suskun, düşünceli, ama belli ki memnun ve ümitliydi.

*Sonra birden arkasına döndü. Parmağının bir gizli işaretiyle bu mahşeri harekete getiren müdürün yüzüne: '**Bu ne harikulade işler!**' der gibi hem güleç, hem okşayıcı baktı, baktı...*

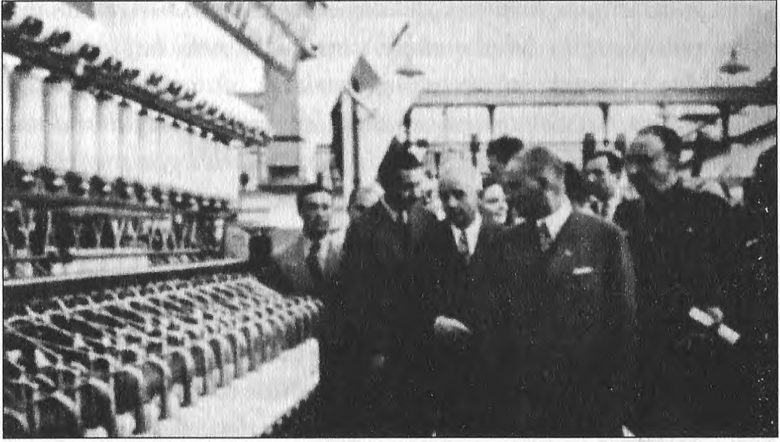
Ama fabrika müdürü Fazıl, onun ardında, gene bu platforma çıktığı andaki kadar sakindi, sessizdi. Biraz etli, ablakça esmer ve sevimli yüzünde ışıl ışıl yanan gözlerle Atatürk'ün yüzüne şevkle, minnetle bakıyor, hafif hafif gülümsüyordu..."[429]

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'ndan yükselen "makine musikisi" o üretim kokan, uygarlık kokan, ticaret kokan büyülü tınısıyla kısa sürede çok uzaklara yayılmıştır. Nazilli ve çevresi makine musikisinin o büyülü tınısıyla birdenbire çağdaş bir Batı kenti olmuştur. Geceleri ışıl ışıl aydınlanmış, parklar ve bahçelerle süslenmiş, kaldırımları parke taşlarıyla döşenmiş, kadınlı

---

429 Aydemir, age., s. 357-359.

erkekli baloların, sanat ve spor etkinliklerinin düzenlendiği, sinema ve tiyatroya ilginin her geçen gün arttığı uygar bir Anadolu kenti...



Atatürk ve İnönü Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda

7 Ekim 1953'te Nazilli'ye gelen şair ve ressam **Bedri Rahmi Eyüboğlu**, Nazilli'deki değişimi şöyle gözlemlemiştir:

"...Altı saat içinde altı lunapark geçtik... Bir de ne görelim şehir baştan aşağı neon ışıkları içinde. Nazilli dediğin nedir ki, Anadolu'da küçük bir kaza değil mi? Gecenin on ikisinde ışık, elektrik ışığı içinde yüzen bir Anadolu kasabasını görmek insanı nasıl sevindirmez... Nazilli'nin iki yakasını bir araya getiren bir ışık fermuarı taa Basma Fabrikası'na kadar uzanmış. Sarı yerine hafif yeşilimtırak bir ışık. Bu ışığın altında yürüdük. Gayet nazik bir memur, belediye memuru mu polis mi pek anlayamadım, küçük bir çocuğa seslendi; 'Bu misafiri Gıdı Gıdı'ya kadar götür...' dedi. Evvela bir mahalle, bir semt adı sandım. Sonra bir şoför, bir arabacı olabilir dedim. Gıdı Gıdı dedikleri bir küçük, bir maskara dekovil tren imiş. Belli saatlerde işçileri fabrikaya taşırmış... Bir kedim olsa ismini muhakkak Gıdı Gıdı koyardım... Birkaç adım ötede aynı ışıklarla donanmış birkaç otel sı-

ralanmış. Burası kaza değil vilayet merkezi diyorum. Burasını bu hale fabrika soktu diyorlar.

Dükkan önünde bir otobüs duruyor, içinden birçok işçi çıkıyor çoğu kadın. Birkaç erkek var. Fabrika'dan dönüyorlarmış. Gece postası. Pek yorgun görünmüyorlar, ama kına gecesinden de dönmedikleri belli. Telaşsız adımlarla sokaklara dalıyorlar. Çoğu siyah gömlek üstüne beyaz bir başörtüsü sallandırmış. Geniş yollar, ışıklı yollar, ışıklı oteller, gece yarısı açık dükkanlar, dizi dizi okaliptüs ağaçları.

Kışın kapıya dayandığı bu günlerde pazar yerindeki sebze çeşidi insanı şaşırtıyor... Eski evlerin dışardan çok kalender göründüğüne bakmayın içleri cennet gibi. Derli toplu tertemiz. Nazilli'de bisiklet bolluğu göze çarpıyor. Motosikletler ve takma motorlu bisikletler de var. Bisikletlerin çoğu Basma Fabrikası'nda çalışan işçilerin olmalı. Fabrikanın bir bisiklet garajı var. Yol dümdüz olduğu için işçiler bisikleti benimsemişler. Fabrikanın Nazilli'ye bağışladığı nimetlerden birisi de bu olmalı. Ne yalan söyleyeyim, sinemada görsem reklamdır derdim. Bana Anadolu'da bir kaza merkezinde işine bisikletle giden beş yüz işçi gördüm deseler kolay kolay aklım yatmazdı.

Fabrikayı gezdikçe işçilere sağlanan imkânları, kolaylıkları gördükçe şaşırdım kaldım. Sıcak, lezzetli, kuvvetli bir yemek. Boyalarla uğraşanlara süt ve yoğurt, işçilere mahsus hastane, kreş, kantin, alabildiğince geniş bir bahçe, kantinin üstünde bir havuz. Havuzun içinde bir heykeltıraşın elinden çıktığını zannettiğim bronz bir heykel, bir kadın heykeli. İşçilerden birisi yapmış. Fabrikada bronz döktürmüş. Aman Allah'ım! Akademide bronza değil alçıya bile dökmek nasip olmaz. Bir de gazoz tezgâhı kurmuşlar. Geliri, işçilerin spor kulübüne veriliyor. Futbol takımları var. Denizli'de yaptığı maçlarda kimseden geri kalmamış.

İstanbul'da eşine az rastlanır bir boyda bir tiyatro salonu var. Geçenlerde 'Soygun'u oynamışlar. Şehirde böyle bir salon olmadığı için bazı düğünler burada yapılırmış. Balolar da eksik değil. Benim tarihime üst üste iki tane düştü. Fabrika kuruluşunun 16. yılı iki balo ile kutlandı. Birisinde, fabrika işçileriyle

aileleri, ötekinde şehirden gelen davetliler vardı. Birisinde yerli oyunlar oynandı, türküler söylendi. Ötekinde bol bol dans edildi. Her ikisi de geç vakte kadar uzadı.

Fabrika ailesinin toplantısında hiç görmediğim bir oyun oynandı. Bir tarafta Köroğlu türküsü söyleniyor, ortada iki kişi bu havaya uygun adımlarla bir koyun yüzüyorlar. Koyun dediğim de yere upuzun yatmış, kaskatı kesilmiş bir genç. Sıra koyun yüzmeye geliyor. Adamcağızı parçalamadan bir güzel şişiriyorlar. Seninki gayet güzel ölü taklidi yaparken biçarenin parçalarından içeriye bir bardak da bira dökmezler mi! O zamana kadar oyunun bütün kısımlarına büyük ustalıkla katlanan genç, yıldırım hızıyla doğruluyor. Bu kötü şakanın hesabını soruyor. Meğer oyun içinde bir başka oyun varmış.

Fabrikanın sanatçısı olan bir genç mikrofon başında hiç de bayat olmayan esprileri döktürüyor. Fabrikanın bülbüllerini birer birer, mikrofon başında şakımaya davet ediyor! Nazlanmadan geliyorlar. Kimi gazel söylüyor, kimi en ön moda caz havalarından birini... Kimi Köroğlu'na girişiyor. Kimi harmandalına. Sonra her sene bu gece çıkarılan Gıdı Gıdı balo gazetesi dağıtılıyor. İçerisinde gene fabrikalı çocuklardan birisinin yaptığı karikatürler var. Bu genç kendi başına resme çalışıyor. Duvardaki büyük dekorlar, manzara resimleri onun elinden çıkmış. Hiç de küçümsenmeyecek bir yetenek... Ne olur fabrika bu çocuğu nakış tahsili için İstanbul'a hatta Avrupa'ya gönderse..."[430]

İşte Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'ndaki gözlemleri... Genç Cumhuriyet'in en devrimci adımlarından biri... Üretime, istihdama, yatırıma önem veren, kendi halkına güvenen, kendini ve dünyayı bilen çağdaş bireyler yetiştirmek isteyen genç Cumhuriyet'in dev eserlerinden Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası...

Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi, Nazilli Basma Fabrikası örneğinde de görüldüğü gibi aslında bir insanlık projesi, bir uy-

---

430 Kiraz, age., s. 108-112.

garlık projesidir. Batı'da vahşi kapitalizmin işçiyi metalaştırdığı, adeta işçiyi makinenin bir parçası olarak gördüğü bir "emek sömürüsü" dönemi yaşanırken Atatürk'ün genç Cumhuriyeti işçiye her türlü imkânı sunan sosyal fabrikalarıyla işçinin her şeyden önce insan; üreten, onurlu bir insan olduğu gerçeğini Türkiye'den bütün dünyaya haykırmıştır.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası hakkında çok önemli bir makale yazan Yard. Doç. Dr. Günver Güneş'in şu değerlendirmesine katılmamak mümkün müdür:

"Fabrika birçok işlevinin yanında Cumhuriyet'in temel kavramlarını halka tanıtan bir köprü olmuştur. Sümerbank bir fabrika olmasının ötesinde bir okul, bir eğitim kurumu, Cumhuriyet öğretilerinin yaşama geçirildiği bir alan olmuştur. Dünya üzerindeki herhangi bir şehirde kurulan bir fabrika, elbette o şehir üzerinde birtakım değişiklikler yapmıştır. Ama hiçbirisinin Nazilli Basma Fabrikası'nın Nazilli üzerinde yarattığı sosyal, kültürel, ekonomik değişimler kadar büyük sonuçlar yaratması mümkün değildir. Çalışanlara her türlü imkânı devlet eliyle verip onları ekonomik refaha kavuşturan bu fabrika, çalışanlarına yemek aralarında dünya klasiklerinden eserler okutup Beethoven dinletecek zevke ulaştırabildiyse, işte bu sözü edilen fabrikanın ne kadar değişik bir felsefeyle yola çıktığının ve bulunduğu yerin halkına neler kazandırdığının açık bir göstergesidir."[431]

1950'li yılların başında tıpkı yine Cumhuriyet'in dev eseri **Köy Enstitüleri** gibi bu fabrikalar da ışık saçmıştır Anadolu'ya...

Düşünsenize bu fabrikalardan Anadolu'nun her yanına dikildiğini; Bursa'ya, Tokat'a, Edirne'ye, Manisa'ya, Konya'ya, Tunceli'ye, Diyarbakır'a... Türkiye ne duruma gelirdi? Bugün yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasal sıkıntılar yaşanır mıydı? En basitinden Türkiye'yi maddi ve manevi bakımdan çok olumsuz etkileyen "terör belası" olur muydu? Olsa bile bu boyutta olur muydu?

---

431 Güneş, **agm.**, s. 133.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın Yok Edilişi

1937'de açılan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, 1940'lı yılların ortalarında neredeyse tam kapasiteyle çalışmaya başlamıştır. Bu yıllarda ortalama %80-90 kapasiteyle çalışan fabrika 60'lı yıllarda adeta bir üretim rekoru kırmıştır. Fabrika iplik üretiminde yıllık **3000 tonun** üzerine çıkarken, basma üretiminde de 30 milyon metreye yaklaşmıştır. Bu yönüyle 60'lı yıllar fabrikanın tam anlamıyla istikrarı yakaladığı dönem olarak tarihe geçmiştir. 1970'ler ise fabrikanın verimlilik ve kârlılık açısından zirve yaptığı dönemdir. Nitekim fabrika 1974 yılında elde ettiği **71.500.000 liralık kârla** Türkiye'nin o yıl en büyük 100 işletmesi arasında 26. sıraya yükselmiştir.[432]

Aşağıda Tablo 1'de görüldüğü gibi 1990 yılına kadar fabrikada basma üretimi 20.000 metrenin altına düşmezken 1991-1993 yılları arasında 12.000 ile 15.000 metre arasına düşmüştür. Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın üretimi 1994 yılından itibaren 10.000 metrenin altına düşmüştür. Fabrika 1994-2002 yılları arasında yıkılışa doğru sürüklenmiştir. Gerçek şu ki, 1983'te Turgut Özal'ın başlattığı serbest piyasa ekonomisi ve özelleştirme döneminin artçı şokları Cumhuriyet'in bütün devasa kamu yatırımları gibi Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın da sonunu hazırlamıştır.

Aşağıda Tablo 2'te de görüldüğü gibi fabrika yurdun her yöresinden, her köşesinden insana ekmek kapısı olmuştur. Bırakınız Nazilli ve civarındaki il ve ilçeleri yüzlerce, binlerce kilometre uzaktaki köylerden insanlar bile Nazilli'ye, fabrikaya çalışmaya gelmiştir. Adıyaman, Ağrı, Artvin, Bitlis, Diyarbakır, Elâzığ, Erzincan, Gaziantep, Hakkâri, Kars, Malatya, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Tunceli, Batman, Şırnak, Ardahan, Iğdır gibi doğu kentlerinden çok sayıda işçi bu fabrikada çalışarak geçimini sağlamıştır. Bugün insanlar iş bulmak umuduyla İstanbul'a,

---

432 **Sümerbank Nazilli Basma Sanayii Müessesesi 1974 Yılı Raporu**'ndan aktaran Hulusi Doğan, "*Sümerbank Nazilli Basma Fabrikasına Tarihi Bir Bakış*", **Ege Akademik Bakış**, 7, Adnan Menderes Üniversitesi Nazilli Meslek Yüksekokulu, (2) 2007, s. 661-689.

İzmir'e, Bursa'ya giderken 1940'lı, 1950'li yıllarda bu kentlerdeki insanlar bile çalışmak için Nazilli'ye gitmiştir. Benzer şekilde genç Cumhuriyet'in Bursa, Tokat, Eskişehir, Kırıkkale, Kayseri gibi Anadolu kentlerinde kurduğu fabrikalarda da Türkiye'nin dört bir yanından gelen yüzlerce binlerce işçi istihdam edilmiştir. Böylece sanayinin sadece belli büyük kentlerde toplanmayarak mümkün olduğunca bütün ülkeye yayılmasına çalışılan dengeli kalkınma dönemi başlamıştır. Bu dönem ağır aksak da olsa 1980'lere kadar devam etmiştir.

Tablo 1. Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası'nda Yıllara Göre Basma ve İplik Üretim Miktarları

Yıl	Basma Üretimi (mt)	İplik Üretimi (Ton)	Yıl	Basma Üretimi (mt)	İplik Üretimi (Ton)
1938	8 267 564	145	*1981*	26 845 000	1 802
1939	12 113 551	407	*1982*	29 201 000	1 961
1940	13 630 992	866	*1983*	27 874 000	2 277
1941	14 627 000	817	*1984*	32 096 000	3 182
1942	18 676 000	522	*1985*	34 319 000	2 537
1947	20 404 275	2 775	*1986*	30 874 000	2 127
1951	22 796 042	2 721	*1987*	36 852 000	2 323
1952	24 096 606	2 861	*1989*	20 025 000	1 037
1963	28 428 481	3 051	*1990*	21 204 000	1 357
1965	29 275 935	3 016	*1991*	15 866 000	1 041
1968	28 055 386	3 226	*1992*	16 527 000	623
1970	25 823 000	2 855	*1993*	12 062 000	587
1972	28 746 000	3 102	*1994*	7 079 000	810
1973	26 363 000	2 859	*1995*	6 478 000	967
1974	26 307 000	2 934	*1996*	10 379 000	706
1975	28 880 000	2 873	*1997*	9 875 000	694
1976	28 585 000	3 319	*1998*	4 351 000	388
1977	30 396 000	2 474	*1999*	5 515 000	598
1978	29 526 000	2 513	*2000*	4 964 000	686
1979	25 987 000	2 247	*2001*	1 527 000	550
1980	24 019 000	2 071	*2002*	2 300 000	500

Kaynak Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası 1938-2002 Yılları Raporları

Tablo 2. Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası'nda Türkiye İllerine Göre Çalışan İşçi Sayıları

İl	İşçi Sayısı	%	İl	İşçi Sayısı	%	İl	İşçi Sayısı	%
Adana	53	0.18	Giresun	21	0.07	Samsun	62	0.21
Adıyaman	12	0.04	Gümüşhane	16	0.05	Siirt	8	0.02
Afyon	1 167	3.99	Hakkari	-	-	Sinop	15	0.05
Ağrı	2	0.006	Hatay	24	0.08	Sivas	61	0.20
Amasya	24	0.08	Isparta	3 138	10.7	Tekirdağ	99	0.33
Ankara	82	0.228	İçel	24	0.08	Tokat	85	0.29
Antalya	180	0.61	İstanbul	708	2.42	Trabzon	99	0.33
Artvin	51	0.17	İzmir	1 679	5.7	Tunceli	14	0.04
Aydın	12 666	43.3	Kars	34	0.11	Ş. Urfa	42	0.14
Balıkesir	308	1.05	Kastamonu	48	0.16	Uşak	428	1.46
Bilecik	51	0.17	Kayseri	188	0.64	Van	18	0.06
Bingöl	8	0.02	Kırklareli	35	0.11	Yozgat	93	0.31
Bitlis	16	0.05	Kırşehir	11	0.03	Zonguldak	37	0.12
Bolu	57	0.19	Kocaeli	48	*0.16*	Aksaray	14	0.04
Burdur	462	1.58	Konya	400	1.36	Bayburt	38	0.13
Bursa	141	0.48	Kütahya	107	0.36	Karaman	32	0.10
Çanakkale	79	0.27	Malatya	77	0.26	Kırıkkale	12	0.04
Çankırı	16	0.05	Manisa	454	1.55	Batman	2	0.006
Çorum	33	0.11	K. Maraş	42	0.14	Şırnak	3	0.010
Denizli	4 165	14.2	Mardin	15	0.05	Bartın	3	0.010
Diyarbakır	28	0.09	Muğla	424	1.45	Ardahan	27	0.09
Edirne	103	0.35	Muş	13	0.04	Iğdır	9	0.03
Elazığ	28	0.09	Nevşehir	25	0.08	Yalova	8	0.02
Erzincan	98	0.33	Niğde	80	0.27	Karabük	17	0.05
Erzurum	184	0.62	Ordu	35	0.11	Kilis	52	0.17
Eskişehir	79	0.27	Rize	95	0.32	Osmaniye	17	0.05
G. Antep	23	0.07	Sakarya	46	0.15	Düzce	23	0.07
TOPLAM	*29 221*							

KAYNAK: Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası İşçi Kayıtları

Fabrika sadece Türk vatandaşlarına değil, yurtdışından gelen birçok insana da iş olanağı sağlamıştır. Aşağıda Tablo 3'de görüldüğü üzere Bulgaristan'dan İran'a, Suriye'den Macaristan'a, hatta Katar'dan Rusya'ya kadar dünyanın dört bir yanından gelen işçilere fabrika umut kapısı olmuştur. Fabrikanın 66 yıllık ömründe kayıtlarına ulaşabilen 30.000'in üzerindeki çalışan arasında 1209 işgörenin yurtdışından geldiği görülmektedir. Bunların hemen hemen tamamı Türk ya da Türk kökenli vatandaşlar iken, ilginçtir ki 1941 yılında fabrikaya giren 27 kişi Sisam'lı Rumlardır.[433] Bu, o yıllarda fabrikada işçiye duyulan ihtiyaçla beraber, yabancılara gösterilen hoşgörünün de somut

433 Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası işçi kayıtlarından aktaran Doğan, agm.

bir delilidir. Genç Cumhuriyet'in kurduğu en önemli devlet fabrikalarından biri olan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda dünyanın dört bir yanından gelen işçilerin çalışması iki bakımdan çok önemlidir. Bir: Daha birkaç yıl öncesine kadar yokluk ve yoksulluğu yenmeye çalışan Türkiye Cumhuriyeti, şimdi dünyanın dört bir yanından gelen işçilere iş imkânı sunabilen gelişmiş bir ülke haline gelmiştir. İki: Nazizmin ve faşizmin alıp başını gittiği 1930'ların dünyasında, birçok Avrupa ülkesi fabrikalarındaki yabancı işçileri kovarken, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin fabrikaları, dış ülkelerden gelen –aralarında Rumların da olduğu– yabancı işçilere kapılarını açmıştır.

Tablo 3. Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası'na Ülke Dışından Gelen İşçi Sayıları

Ülke	*İşçi Sayısı*	*Ülke*	*İşçi Sayısı*	*Ülke*	*İşçi Sayısı*
Bulgaristan	71	Makedonya		Yunanistan	17
Rezgrad	16	İştip	6	Dedeağaç	11
Eskicuma	7		2	Dimetoka	15
Kırcaali	13	Kalkandelen	1	Drama	10
Kubrat		Kıratova	3	Girit	34
Petric	2	Koçana	2	Grebene	23
Plevne	2	Kumanova	25	Gumulcine	14
Ruscuk	10	Manastır	31	İskece	85
Mestanlı	11	Tikves	7	İstanköy	474
Varna	7	Usturumca	21	Karaferya	6
Vidin	2	Uskup		Kavala	10
Ermenistan	12	Katar	1	Kesriye	6
Gürcistan	2	Kıbrıs	7	Kırcaalı	13
Irak	3	Macaristan	3	Midilli	10
İran	11	Romanya	4	Rodos	39
İsviçre	1	Suriye	1	Sakız	6
Azerbaycan	16	Halep	10	Selanik	41
Bosna	11	Lazkiye	2	Sısam	29
Arnavutluk	1	Şam	4	Serfice	7
				Vodina	2
Kosova	11	Rusya	8		
Türkistan	3	Almanya	1	Yugoslavya	3
Toplam	1209				

KAYNAK: Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası İşçi Kayıtları

1954 yılından sonra Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda çalışan işçi sayısı çok fazla artmıştır. Ancak fabrikada değişen zamanın şartlarına uygun bir iyileştirme, yenileme çalışması ya-

pılmamıştır. Dahası, burası siyasilerin "adam kayırma" yerine dönüşmüştür. Bu arada deneyimli ustabaşıların çoğu özel sektöre geçmeye başlamıştır. Kimse sahip çıkmayınca sürekli kan kaybeden fabrika zamanla kapanma noktasına gelmiştir.

Cumhuriyet'in dev projelerinden Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, son darbeyi 14 Kasım 2002'de yemiştir. Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası, **Özelleştirme İdaresi'nce** bedelsiz olarak **Adnan Menderes Üniversitesi**'ne devredilmiştir. Fabrika çalışanları da "gözyaşları" içinde Bursa'ya nakledilmiştir. Kapısına kilit vurulan fabrikanın üniversitenin kullanımı dışındaki büyük bir bölümü içindeki tarihi dokuma makineleri, araç ve gereçleriyle çürümeye terk edilmiştir. Dünyanın başka bir yerinde olsa en kötüsü "müze" olarak kullanılacak ve milyonlarca turist çekecek bu dev eser, Cumhuriyet'in bu dev projesi, bugün Nazilli'de hayvan ahırından bile kötü bir durumda kaderine terk edilmiştir.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası konusunda önemli bir makalesi olan Hulusi Doğan, fabrikanın kapanışında etkili olan nedenleri şöyle sıralamıştır:

"Başta teknolojiye ayak uyduramama ve bilimsel ilke ve ölçütlerden ödünler verme olmak üzere yıllardan beri birikmiş sorunlar dizisi, dünyayı etkisi altına alan küreselleşme süreciyle de fabrikayı kaçınılmaz sona hızla sürüklemektedir. Ülke pazarları başta Uzakdoğu olmak üzere yabancı menşeli tekstil ürünlerinin egemenliği altına girerken hem pahalı hem de değişen tüketici tercihlerini karşılamaktan uzak olan fabrika ürünleri biriken stoklara yeni eklentiler yapmaktan öteye gidememektedir.

70 yıl önce tezgâhların bir anda çalıştırılmasıyla Ulu Önder Atatürk'ün "sanayinin musikisi" olarak nitelendirdiği ses ne yazık ki 2003 yılına gelindiğinde tamamen kesilecektir. 66 yıl çalınıp dinlenen bu musikinin kesilişinin altında yatan nedenler de geçmiş bir döneme ve geleceğe ışık tutması açısından üzerinde düşünülmeye değer nitelikler taşıyacaktır. Öyleki bu nedenler o günlerden bugüne bir ulusun neleri başardığı, neleri kaybettiği özellikle de nerelerde hata yaptığına ilişkin önemli ipuçları içer-

mektedir. Daha ötesi Ulu Önder'in 'ekonomik bağımsızlık olmadıkça, ulusal bağımsızlık olmaz' diyerek ne kadar öngörü sahibi olduğu ve bizlere ne derece doğru ve tutarlı bir hedef sunduğuna açık bir işaret, delil olarak değerlendirilecektir. Sonuç olarak Ata'nın ekonomik bağımsızlık sürecinde ülkeye hediye ettiği Etibank, Sümerbank gibi köklü kuruluşlar birer tarih olurken bu değerleri, geride bıraktığımız süreci ve hatta bugün geldiğimiz noktayı objektif şekilde yeni baştan sorgulamamız gerektiği de açıkça ortaya çıkmaktadır."[434]

1937'den kapanıncaya kadar 19.000 kişinin emekli olduğu, 30.000'den fazla işçinin çalıştığı, binlerce ailenin geçimini sağladığı, ürettiği kaliteli kumaşları iç piyasada büyük ilgi görüp yurtdışına pazarlanan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın 2002'de kapanmasıyla yıllar önce fabrikanın açılışında Atatürk'ü büyüleyen o "makine musikisi" de susmuştur. Böylece Atatürk'ün tıpkı Halkevleri, Köy Enstitüleri projeleri gibi büyük bir insanlık projesi, büyük bir uygarlık projesi daha yok edilmiştir.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası Çürüyor

Atatürk'ün Akıllı Projeleri'ni yazmaya karar vermemde Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin ve bu projenin ilk uygulamalarından biri olan Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın çok özel bir yeri vardır.

Atatürk hakkında yazılan onca kitapta ne onun Sosyal Fabrika Projesi'nden ne de Nazilli Basma Fabrikası örneğinden söz edilmiştir. Bu konu adeta kamuoyundan gizlenmiştir. Sabah akşam tarih ile yüzleşip Cumhuriyet'e küfreden günümüzün karşı devrimci zihniyeti "*Cumhuriyet'in dikili tek bir ağacı bile yok!*" diye yalan avazlar atarken kendisini Atatürkçü ve Cumhuriyetçi diye adlandıranların bu yalan avazlara karşı Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nden ve Nazilli Kombinası örneğinden söz etmemeleri de cidden düşündürücüdür.

434 agm.

İşte böyle bir ortamda, 2010 yılında Nazilli Belediyesi'nin düzenlediği kültür sanat şenlikleri kapsamında Nazilli'ye davet edilince, Nazillilerin de destek ve yardımlarıyla, Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'ndan arta kalanları kendi gözlerimle görüp, genç Cumhuriyet'in artık tarihin tozlu sayfalarında kalan bu dev eserinin son kalıntılarına dokunmak istedim: O 700 kişilik sinema ve tiyatro sahnesine çıkmak, o eski makinelerin bir köşesine takılı kalmış, sararmış, renkleri solmuş kumaş parçalarına ve işçilerin kullanımına sunulan o eski piyanonun kalan tuşlarına dokunmak istedim...

2010 yılında, 66 yıl yaşayıp bu ülkeye önemli hizmetler veren Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın ölüsünü, daha doğrusu ölüsünden arta kalan enkazı gördüm. Gördüm ve çok üzüldüm! Atatürk'ün genç Cumhuriyeti'nin bu dev eserini öldürenlere lanet ettim! "*Fotoğraf çekemezsiniz!*" uyarılarına karşın bu rezaleti belgelemek adına yasağı dikkate alamayarak gördüklerimi belgeledim.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'ndan arda kalanlarla; o utanılacak manzaralarla, Atatürk'e, Cumhuriyet'e ve tarihe saygısızlığın en uç örnekleriyle yüzleşmek için kitabın sonundaki fotoğraflara bakınız lütfen...

Diğer Sosyal Fabrikalar

Cumhuriyet'in Atatürk'lü yıllarında inşa edilen neredeyse bütün devlet fabrikaları birer Atatürk modeli sosyal fabrikadır. Turgut Özakman'ın ifadesiyle: "*Cumhuriyet'in hiçbir fabrikası sadece fabrika olarak kalmayacak, birer kültür ve sanat merkezi olacaktı.*"[435] Genç Cumhuriyet'in fabrikaları aynı zamanda bir üniversite, bir kampüstür. Her fabrikanın mutlaka bir sosyal tesisi vardır. Her fabrika aynı zamanda bir okul, bir sanat merkezi, bir spor merkezi, bir sosyal yaşam alanıdır. Cumhuriyet, Atatürk'lü yıllarında sadece çağdaş okullarla, üniversitelerle,

435 Özakman, age., s. 261.

enstitülerle, Halkevleri ve Halkodalarıyla değil, fabrikalarıyla da Türkiye'yi aydınlatmıştır.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası dışında Kayseri Kombinası, Bursa Merinos Fabrikası ve Turhal Şeker Fabrikası gibi önemli sanayi kuruluşları da birer "sosyal fabrika" olarak planlanmıştır.



Turhal Şeker Fabrikası sosyal tesisleri

Örneğin, Kayseri Bez Fabrikası'nın, **okulu, sanat ve kültür merkezi** ile **spor kulübü** vardır. Nitekim, Afet İnan'ın verdiği bilgiye göre, Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın açılış töreninde Kayseri Bez Fabrikası Spor Kulübü de hazır bulunmuştur.[436] Kayseri Bez Fabrikası'nın açılışından bir sene sonra 1936 yılında fabrikanın spor tesisi olarak **Sümer Stadı** yaptırılmıştır. Bin kişilik bu stat, 1966 yılına kadar şehrin tek stadı olarak kullanılmıştır.[437]

436 İnan, age., s 231.
437 Ayrıntılar için bkz. Halit Erkiletlioğlu, **Geniş Kayseri Tarihi**, Kayseri, 2006.

Uşak Şeker Fabrikası çalışanlarının kurduğu Sosyal Yardımlaşma Derneği, fabrikayı adeta Uşak Kültür Merkezi haline getirmiştir. Fabrikanın **sineması, gazinosu, reviri, konuk evi, tenis ve futbol sahası** ile **satış mağazaları** vardır. Bölge halkı sinemayı ve aile gazinosunu ilk kez bu fabrikada görmüştür. Dernek, işçilerin ve halkın katılımıyla piknikler, turnuvalar, geziler düzenleyerek çalışanların ve ailelerinin hayat kalitesini yükseltmiştir.[438]

Dikkat çeken sosyal fabrikalardan biri de açılışını 2 Şubat 1938'de Atatürk'ün yaptığı Bursa Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'dır. "*Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası da öteki devlet fabrikaları gibi sadece fabrika değildi. Bursa için Halkevi gibi, o da bir kültür merkezi olacaktı. Geniş salonunda düğünler toplantılar, balolar yapılacak, sağlık birimi çalışanların ailelerine bedava bakacaktı. Lojmanları, gazinosu, sineması da vardı. En yeni filmleri Merinos Sineması'na getirtecek, halk akın akın Merinos Fabrikası'na akacaktı. Tüketim kooperatifi kurulacaktı. Bursa'ya sporu özellikle futbolu Merinos Fabrikası sevdirecekti. Bahçesi bir cennetti...*"[439]

Konya Ereğli Dokuma ve Bez Fabrikası'nın da **reviri, misafirhanesi, lokantası, çayhanesi, kantini, bahçe ve lojmanları, spor alanı ve ilkokulu** vardır.[440]

Bir başka sosyal fabrika da Eskişehir Şeker Fabrikası'dır. "*Her yeni fabrika gibi Eskişehir Şeker Fabrikası da çayhanesi, lokantası, misafirhanesi, konferans salonu, spor alanları ile bir kültür ve sosyal hareketlilik merkezi olacak, Halkevi ile uyumlu çalışacaktı.*"[441]

Kırıkkale'de kurulan silah fabrikaları da Kırıkkale'nin çehresini değiştirmiştir. Barut, silah ve fişek fabrikaları üretime geçtikten sonra, Kırıkkale'de memur ve işçiler için **lojmanlar, elektrikli fırın, doğum evi** yapılmıştır. **Spor alanı, alışveriş merkezi, sinema salonu, park** ve **ilkokul** yapımına başlanmıştır.[442]

---

438 Özakman, age., s. 261.
439 age., s. 617.
440 age., s. 593.
441 age., s. 495.
442 age., s. 420.

Atatürk'ün sosyal fabrikaları dönemin yerel yöneticilerinin de dikkatini çekmiştir. Örneğin, bu yöneticilerden biri Trakya Genel Müfettişi Kazım Dirik'tir. Dirik, fabrikalarda işçilerin koşullarını incelemeye özen gösteren, özellikle de çalışan çocuklu kadınların durumlarıyla, onlara sağlanan olanaklarla yakından ilgilenen bir yöneticidir. 4 Aralık 1930'da "*Anadolu*" gazetesine yaptığı bir açıklamada Tekel Tütün Fabrikası'nda gördüklerinden memnun kaldığını şöyle ifade etmiştir:

"*Orda dikkate şayan bir surette kadın işçilerin çocuklarına mahsus çocuk yuvasını gördüm. Düzgün yatakları, yemekhaneleri, bakım yerleri vardı. Bir de eskiden öğretmenlik etmiş bir bakıcı hanım bu çocuklara yemek yedirmekle meşguldü. Bu çocuklar gündüzleri fabrikada çalışan kadın işçilerin çocuklarıdır. Gündüz orada bırakıyorlar, akşam evlerine götürüyorlar. Bu sistem çok pratiktir. İşçiden başarı beklerken büyük fabrikalar aynı sistemde işçinin refahı için böyle gündüz bakım evleri vücuda getirsin ve onları yaşatsınlar. Bu hem işçilerin hem de hükümetin memnuniyetini ve her şeyden evvel fabrikalardaki müstahdem ve memurların sağlık ve memnuniyetini sağlar. Evlatlarının bir gün için akşama kadar bakıldığını bilen analar daha emniyetle ve kuvvetle işlerine bakabilirler. Bu işle bilhassa ilgileniyorum.*"[443]

Sosyal fabrikalara büyük önem veren Vali Kazım Dirik döneminde Trakya'da **işçi mahalleleri** kurulmuştur. Bu mahallelerde inşa edilen konut ve dükkânların sahiplerine taş, tuğla ve toprak gibi inşaat malzemesi sağlandığı gibi proje yardımı da yapılmış, inşa edilen binaların bu planlara uygun olması şartı getirilmiştir.[444]

Atatürk'ün sosyal fabrikaları Aydın'dan Kayseri'ye, Bursa' dan Konya'ya, Eskişehir'den Kırıkkale'ye Türkiye'nin çehresini değiştirmiştir. Bu fabrikalar üretim, eğitim, sanat, kültür ve sporu bir araya getiren "**sosyo-kültürel sanayi**" diye adlandırılabilecek bir kalkınma modeli yaratmıştır.

---

443 **Anadolu** gazetesi, 5 Aralık 1930'dan nakleden Dirik, **Vali Paşa Kazım Dirik**, s. 354,355.

444 **Hizmet** gazetesi, 8 Temmuz 1930'dan nakleden Dirik, **age.**, s. 355.

Önce fabrikaya sonra fabrikanın bulunduğu kente uygarlık getiren sosyal fabrika projesi zaman içinde bazı çevrelerin saldırılarına maruz kalmıştır. Sosyal fabrikalara yönelik saldırılar iki nedene dayandırılmıştır. Birincisi, fabrikaların içindeki ve çevresindeki sosyal tesislerin maliyetleri aşırı artırdığı; ikincisi ise sosyal aktivitelerin iş verimini düşürüp fabrikalara zarar ettirdiği biçimindedir. Bu saldırılar daha çok, işçi maliyetlerini olabildiğince azaltmak isteyen özel teşebbüsten ve çağdaş gelişmeleri takip etmeyen geleneksel düşünüş tarzına sahip çevrelerden gelmiştir. Devlet fabrikalarında çok başarıyla uygulanan sosyal fabrika projesi, fabrikayı sadece makine ve para olarak gören özel teşebbüs tarafından dikkate alınmamıştır.

Şevket Süreyya Aydemir, İsmet İnönü'yü anlattığı "*İkinci Adam*" adlı kitabında sosyal fabrikalara yönelik eleştirilere şu yanıtı vermiştir:

"*Özel teşebbüsün hâlâ ve bugün de işletmeyi sadece fabrika binaları olarak görüp çalışıcı kadronun beşeri gelişmesi ve ihtiyaçları ile uğraşmaması esef edilecek bir gelenek halinde sürer gider.*

Kaldı ki devlet teşekküllerinin bu geniş tesis ve sosyal masrafları yüzünden devlet işletmelerinin özel teşebbüse nazaran zararlı çalıştığı iddiası her tarafta yerleşen ve garip bir ürkeklikte bizzat devleti idare edenler tarafından dahi cevaplandırılmayan, olduğu gibi kabul edilen, inanılan ama gerçeğe uymayan bir yaygın kanaat halinde devam etmektedir. Bunun gerçekle alakası yoktur. Bunun en büyük delili, mesela her dokuma merkezinde birer şehir vücuda getirmiş olmasına ve bu şehirleri beslemesine, idare etmesine rağmen Sümerbank mamullerinin her tarafta ve bin türlü taklitlere rağmen, özel teşebbüsün aynı cins mamullerinden daha ucuz satılmasıdır. Kamu hizmeti mahiyetinde olan, yahut kendilerine kamu hizmeti gibi ve devlet eliyle çeşitli külfetler yükletilen bazı teşekküller dışında bütün iktisadi devlet teşekkülleri her zaman kârlı, verimli olmuş ve kazançlarından vergilerini doğru ödeyerek aynı zamanda sosyal hizmetlere devamedegelmişlerdir... O kadar ki, mesela II. Dünya Harbi gibi bir

boşluk, yokluk ve pahalılık devrinden çıkarken bile iktisadi devlet işletmelerinin, mesela kömür işletmelerine devlet eliyle tahmil edilen 20 milyonluk açığından başka açığı ve zararı yoktu."[445]

İşin gerçeği şu ki; Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi işçinin emeğini sömürmeye alışmış kapitalist burjuvaların bir dakika bile üzerinde durup düşüneceği bir proje değildir. Çünkü bu proje emeğiyle üretip alın teriyle kazanan insanların onurlu ve uygarca yaşamaları için geliştirilmiş insan merkezli bir projedir.

Vasiyet

Atatürk'ün hastalığı artık iyice ilerlemiştir. 30 Ekim gününü rahatsız geçirdiği için 1 Kasım 1938'de Büyük Millet Meclisi'nin ilk çalışma yılının ilk toplantı gününde cumhurbaşkanı olarak yapması gereken açış konuşmasını onun adına Başbakan Celal Bayar okumuştur.[446]

Atatürk ölmeden önceki son konuşmasında fabrikalardan ve ağır sanayiden şöyle söz etmiştir:

"...I. Beş Yıllık Sanayi Planımız başarı ile bitmek üzeredir. Buna ek olarak üç yıllık bir maden işletme programı düzenlenmiş ve uygulamasına başlanmıştır. Bu üç yıllık maden programının büyük bir bölümünü içine almak ve şeker sanayini de genişletmek suretiyle makine, kimya, yiyecek maddeleri, toprak ve su ürünleri, ev yakacağı, sanayi ile liman yapımını ve taşıma araçlarının çoğaltılmasını ve deniz işleri için duyduğumuz ihtiyaçları içine alan ve anlatan dört yıllık 3 sayılı yeni bir program yapılmış ve ilan edilmiştir. Bu plan için harcanacak para 85-90 milyon lira arasında tahmin edilmektedir. Bununla ilgili kredinin sağlandığı bilinmektedir. Memleket için yararlı olan her teşebbüsü yüksek bir yurtseverlik duygusu ile destekleyen ve koruyan değerli Kamutay'ın bu plana da yardımını esirgemeyeceğinden kuşku duymuyorum..."[447]

---

445 Aydemir, age., s. 447.
446 Mahmut Goloğlu, Tek Partili Cumhuriyet, 1931-1938, İstanbul, 2009, s. 338.
447 age., s. 341.

Atatürk, ölümünden sadece dokuz gün önce "*I. Beş Yıllık Sanayi Planı*"na ek olarak hazırlanan "*Üç Yıllık Maden İşleme Programı*"nın ve makine, kimya gibi sektörleri kapsayan "*Dört Yıllık Üç Sayılı Program*"ın hayata geçirilmesini istemiştir. Atatürk, bu ekonomik programlarla Türkiye'de özellikle ağır sanayinin güçlenmesini amaçlamıştır. Bu onun gerçek vasiyetidir.

Ama beklenen olmamıştır, çünkü emperyalizm, ölüm döşeğinde bile ağır sanayiden söz eden adamın ölümünden sonra her şeyi altüst etmiştir.

Kemalist Ekonomi Modeline Karşı Emperyalist Kuşatma

"Otuz yıl sonra Türkiye küçük bir Amerika olacaktır."

Celal Bayar, 20 Ekim 1957

"Bulunmaz Hint Kumaşı" deyimi dilimizde paha biçilmez değerdeki varlıkları anlatmak için kullanılır. Deyimin temelinde bir zamanlar Hint kumaşının gerçekten de "az bulunan çok değerli bir kumaş" olması gerçeği yatmaktadır.

Friedrich Engels, "*İngiltere'de İşçi Sınıfının Durumu*" adlı kitabının İngilizce baskısının önsözünde, "*Hindistan'daki milyonlarca elle çalışan dokuma tezgâhı, İngiltere'de Lancashire'da enerjiyle çalışan dokuma tezgâhları tarafından sonunda çökertildi,*" demiştir.[448] Ancak Engels'in el tezgâhlarında üretilen pahalı Hint kumaşının, enerjili dokuma tezgâhlarında üretilen ucuz İngiliz kumaşlarınca alt edildiği iddiası tam olarak gerçeği yansıtmamaktadır. Çünkü, Hint kumuşlarının İngiliz kumaşlarıyla rekabet edememesinin temel nedeni üretim biçimi değil İngiliz emperyalizmidir. Şöyle ki:

Hindistan'ı sömüren İngilizler Hindistan'daki el yapımı değerli Hint kumaşlarını yok etmedikçe fabrika üretimi İngiliz

448 Cengiz Özakıncı, "*Hangi Osmanlı, 2*", **Bütün Dünya** dergisi, S.2011/4, s. 63.

kumaşlarına pazar bulamayacaklarını anlayınca Hindistan'daki yerli kumaş üretimini bitirmek amacıyla **Hintli dokumacıların başparmaklarını keserek** onları Hint kumaşı üretemez duruma getirmişlerdir.[449] Dolayısıyla Hint dokumacılığını yok eden İngiliz fabrika kumaşlarının ucuzluğu değil, İngiliz emperyalizminin vahşetidir.

Hindistan'da Hint kumaşı üreten işçilerin başparmaklarının kesilmesi vahşetini onaylamayanlar da vardır. Onlardan biri de İngiliz Doğu Hindistan Şirketi yönetim kurulu üyelerinden William Bolts'dur. Bolts, Hintli dokumacılara uygulanan vahşete dayanamayıp şirketten istifa ettikten sonra, İngilizlerin Hint dokumacılığını öldürmek için yaptıkları her şeyi, ilk baskısı 1772'de Londra'da yayımlanan "*Considerations on India Affairs*" adlı kitabında belgeleriyle anlatmıştır.[450] Bolts'un, İngiliz emperyalizminin çirkin yüzünü gözler önüne seren kitabı yayımlandıktan kısa bir süre sonra ortadan kaldırılmıştır.[451]

Sömürge haline getirdiği ülkelerin yerli üretimlerini, ulusal sanayilerini bitirip, kendi fabrika mallarına pazar oluşturma stratejisi izleyen İngiliz emperyalizmi, 19. yüzyıldan itibaren sömürmeye başladığı Osmanlı Devleti'nde de benzer bir politika izlemiştir. Bu politikanın Hindistan'dan tek farkı kumaş üreten işçilerimizin başparmaklarının kesilmemiş olmasıdır! Cengiz Özakıncı'nın ifadesiyle, "*Kapitalist emperyalizmin kendi fabrika ürünlerini el dokumasının yerine koymak için dokumacıların düğüm atmalarını önlemek üzere başparmaklarını kesmeye dek varan vahşeti, eğer Osmanlı İngilizlere gümrük duvarını indirip pazarı sonuna dek açmamış olsaydı belki Osmanlı'da da gerçekleşecekti.*"[452] İngiliz emperyalizmi, evet Osmanlı dokumacılarının başparmaklarını kesmemiştir, ama 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'yla elde ettiği ekonomik ayrıcalıklarla Osmanlı dokumacılarını, başparmaklarını kesmekten de beter etmiştir!

---

449 agm., s. 63.
450 agm., s. 65.
451 agm., s. 66.
452 agm., s. 67.

18. yüzyıldan itibaren Hindistan'da yapılanlar, emperyalizmin ve kapitalizmin kanlı ve kirli tarihinin sadece birkaç sayfasıdır. Emperyalizmin kara kitabı, 15. yüzyıldan itibaren Amerika'da Kızılderililerin katledilmesi, Güney Afrika'da kara Afrikalıların köleleştirilmesi, Avustralya'da ve Yeni Zelanda'da Aborjinlerin yok edilmesi, Kuzey Afrika'da Arapların katledilmesi gibi onlarca acı olayla doludur.

Atatürk, 20. yüzyılın başında Anadolu bozkırında işte bu eli kanlı emperyalizme ve aç gözlü kapitalizme meydan okumuştur. Bu sırada hep tam bağımsızlıktan söz etmiştir. Türkiye'nin emperyalizme ve kapitalizme karşı kazanacağı bağımsızlığın yalnızca Türkiye'nin değil bütün mazlum milletlerin zaferi ve kurtuluş yolu olduğunu ifade etmiştir.

Şu sözler Atatürk'e aittir:

"İnsaf ve yardım dilenmek gibi bir ilke yoktur. İnsaf ve yardım dilenciliğiyle millet işleri ve devlet işleri görülemez. Millet ve devletin onuru ve bağımsızlığı sağlanamaz."

"Bir millet yalnız kendi gücüne dayanarak varlığını ve bağımsızlığını sağlayamazsa şunun bunun oyuncağı olmaktan kurtulamaz." *(28 Aralık 1920)*

"Dünyada bağımsız bir devlet düşünülebilir mi ki, iç işlerine dostlarının dahi karışmasını hoş görsün." ***(18 Haziran 1922)***

"Türkiye'nin hâlâ açık ya da kapalı olarak çılgınca saldırılara hedef olmasının nedeni bütün mazlum milletlere kurtuluş yolunu göstermiş olmasıdır." *(4 Ocak 1922)*

"Bizim Büyük Zaferimizin yaratacağı büyük sonuçlar, yalnız Türkiye'nin kaderi üzerinde etkili olmakla kalmayacak, aynı zamanda bütün mazlum milletleri kendi yaşam ve bağımsızlıklarını tehdit ve baskı altında tutan zalimlere karşı hareket için cesaretlendirecektir." *(4 Kasım 1922)*

"Bugün tutsaklık acıları altında inleyen dindaşlarımız vardır. Bunlar içinde kendi çevrelerinde bağımsızlıklarını kazanmaları ve tam bağımsızlıkla memleketlerinin refah ve yükselmesine çaba harcamaları en büyük temennilerimizdendir." *(16 Ocak 1923)*

"Bağımsızlık ve özgürlüklerini her ne pahasına ve her ne karşılığında olursa olsun sakatlandırmaya ve sınırlandırmaya asla hoşgörü göstermemek ve bunun için gerekirse, son bireyinin son damla kanını akıtarak insanlık tarihini şanlı örnek ile süslemek. İşte bağımsızlık ve özgürlüğün ne olduğunu, kapsamlı anlamını, yüksek değerini vicdanında kavramış milletler için temel ve yaşamsal ilke. Ancak bu ilke uğrunda, her türlü özveriyi her an yerine getirmeye hazır bulunan ve bunu yapabilen milletlerdir ki, insanlığın sürekli saygısını hak etmiş bir topluluk sayılabilirler. Bağımsızlık ve itibarını dünyaya tanıtmak nitelik, değer ve gücüne sahip olan milletlerin uygarlık yolunda da hızlı ve başarılı adımlarla ilerlemek yetenekleri kabul edilmek gerekir." (20 Mayıs 1928)

Yazılarında emperyalizmi "kapitalizmin çocuğu" diye adlandıran Atatürk, emperyalizmle birlikte kapitalizme de başkaldırmıştır. Bu nedenle öncelikle emperyalizme Türkiye'de kapitalist ayrıcalıklar tanıyan kapitülasyonların her türlüsünü reddetmiştir. 23 Şubat 1921'de başlayan Londra Konferansı'na Ankara Hükümeti adına katılan Dışişleri Bakanı Bekir Sami Bey, İngiliz, Fransız ve İtalyanlarla ayrı ayrı bazı anlaşmalar imzalamıştır. Bu anlaşmaların Fransız ve İtalyanlara ayrıcalıklar tanıyan kısımları vardır.

Fransızlara verilecek ayrıcalıklar: "*Verilecek imtiyazlarda Fransızlar tercih edilecek ve Türk-Fransız ekonomik işbirliği kurulacaktı. Bu inhisar yalnız Kilikya'ya mahsus olmayıp Elazığ, Diyarbakır ve Sivas vilayetlerini de içine almaktaydı. Ergani madenlerini işletme imtiyazı bir Fransız grubuna verilecek ve bu maksatla Türk kanunlarına göre kurulacak bir şirkette Türk-Fransız sermayeleri yarı yarıya işbirliği yapacaklardı.*"[453]

İtalyanlara verilecek ayrıcalıklar: "*İtalya ile işbirliği yapmayı Antalya, Burdur, Muğla, Isparta, Afyon, Kütahya, Aydın ve Konya'yı içine alan geniş bir bölgede diğer milletlere tercihen İtalyanlara bazı imtiyazlar tanımayı, Ereğli madenlerini bir Türk-İtalyan şirketinin işletmesini kabul etmişti. Türk-İtalyan*

---

453 Sabahattin Selek, **Anadolu İhtilali,** C 2, 11. bas., İstanbul, 2004, s. 587.

ekonomik işbirliği Türk kanunlarına göre kurulacak şirketlerle yürütülecekti. Şirketlerde Türk ve İtalyan sermayesi işbirliği yapacaktı." [454]

Atatürk, emperyalist ülkelere çeşitli ayrıcalıklar tanıyan bu anlaşmaları "tam bağımsızlığa aykırı" bularak reddetmiştir. Atatürk Nutuk'ta bu anlaşmalarla ilgili olarak: "***Elbet bu sözleşmeyi de hükümetimiz kabul edemezdi. Baylar, İtilaf Devletlerinin Londra'ya barış yapmak için gönderdiğimiz Delegeler Kurulumuz Başkanı Bekir Sami Bey'e imza ettirdikleri sözleşmelerle Sevr tasarısından sonra aralarında yaptıkları 'Üçlü Anlaşma' adı verilen ve Anadolu'yu sömürme bölgelerine ayıran anlaşmayı başka adlar altında ulusal hükümetimize kabul ettirmek amacını güttükleri apaçık bellidir. İtilaf siyaset adamları bu isteklerini Bekir Sami Bey'e kabul ettirmeyi de başarmışlardır. Bekir Sami Bey'i Londra Konferansı görüşmelerinden çok ayrı ayrı yapılan konuşmalarla oyaladıkları anlaşılıyor. Ulusal Hükümet'in ilkeleriyle Dışişleri Bakanı olan kişinin tutumu arasındaki ayrımın neden ileri geldiği ne yazık ki anlaşılamamıştır,***" diyerek kapitülasyonlara karşı, tam bağımsızlıktan yana olduğunu belirtmiştir.

Atatürk, 9 Haziran 1921'de Fransız Hükümeti'nin temsilcisi olarak Ankara'ya gelen Franklin Buyon'la görüşmesinde "tam bağımsızlığı" şöyle tanımlamıştır:

"***Tam bağımsızlık elbette siyaset, maliye, iktisat, adalet, askerlik, kültür gibi her alanda tam bağımsızlık ve tam özgürlük demektir. Bu saydıklarımın herhangi birinde bağımsızlıktan yoksunluk, ulusun ve ülkenin gerçek anlamıyla bütün bağımsızlığından yoksun olması demektir.***" Atatürk, bu "tam bağımsızlık" tanımıyla Fransız Hükümeti temsilcisine gerekli mesajı vermiştir!

Tam bağımsızlık için emperyalizme ve kapitalizme başkaldırmak gerektiğini çok iyi bilen Atatürk, emperyalizm ve kapitalizm ordularının Anadolu'yu baştan başa işgal ettikleri bir or-

---

454 age., s. 589.

tamda, 1921 yılında, meclis kürsüsünden, *"Efendiler! Biz (...) bağımsızlığımızı güven altında bulundurabilmek için toptan, milletçe bizi mahvetmek isteyen emperyalizme karşı ve bizi yutmak isteyen kapitalizme karşı savaşmayı uygun gören (...) insanlarız,"* diye haykırmıştır.

13 Eylül 1920'de de TBMM Hükümeti'nin görevinin emperyalizme ve kapitalizme karşı mücadele etmek olduğunu ifade etmiştir: *"Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, milletin yaşam ve bağımsızlığına suikast eden emperyalist ve kapitalist düşmanların saldırılarına karşı savunma ve dış düşmanlarla işbirliği yapıp milleti aldatmaya ve bozmaya çalışan iç hainlerin cezalandırılması için orduyu güçlendirmeyi ve onu milli bağımsızlığın dayanağı bilmeyi ödev sayar."*

Kurtuluş Savaşı yılarında TBMM'de kabul edilen "*Halkçılık Beyannamesi*"nde emperyalizme ve kapitalizme karşı "halkçı" ve "ulusal" bir ekonomiden söz eden Atatürk, Kurtuluş Savaşı yıllarında *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinde yazdığı imzasız yazılarda emperyalizmin ve kapitalizmin çirkinliklerini gözler önüne sermiştir.

İşte Atatürk'ün kapitalizme çok ağır eleştiriler yöneltti o yazılarından biri:

"En büyük düşman, düşmanların düşmanı ne falan ne de filan millettir. Bilakis bu adeta dünya çapında Yahudi saltanatı halinde bütün dünyaya hâkim olan 'kapitalizm' afeti ve onun çocuğu olan 'emperyalizm'dir. Artık bütün dünyanın anlamış olduğu bu hakikat bizde de tamamen idrak ediliyor.

Bugünlerde başımıza musallat edilen Yunan, bütün düşman aleminin parçasından başka bir şey değildir. Daha doğrusu kapitalizm saltanatının mazlum milletlere karşı gönderebileceği son kuvvet, son ordudur. Nitekim, bundan evvel üzerimize ordular salmış olan düşmanlar, yine böyle kapitalizm saltanatının ordularından başka bir şey değildi. Moskof orduları, İtalya orduları, Bulgar ve Yunan orduları, kısaca bütün düşmanlarımız tamamen kapitalizm tarafından ayaklandırılırlardı. (...)

Eğer bütün dünyayı süratle istila eden kapitalizm aleyhtar-

lığı olmasaydı bu zulüm yarın da devam edecekti. Çok şükür zulüm devrinin son günlerindeyiz.

Kapitalizm sadece falan ve filan milletin düşmanı değildir, bilakis bütün dünyanın, bütün milletlerin müşterek düşmanıdır. Milletleri birbirine düşüren kuvvet o... Kardeş kanları döken fesatlar ondan çıkıyor. Dünyayı kaplayan sefaletin müsebbibi ve özetle bütün insanlığı inleten zulmün yegane zalimi odur. Yani kapitalizmdir. Bu zulümde başarılı olabilmek için müracaat ettiği muharebeler, yegane kuvvetleri, yegane silahları değildir. Bankalar, sendikalar, onun en kuvvetli silahlarındandır. Ve bütün milletleri bu silahla mağlup eder. Memleketimize bakınız: Rejiler, Düyun-u Umumiyeler, kapitülasyonlar, şimendiferler, limanlar, gemiler, bankalar, ticaret evleri ve bütün bu müesseseler Avrupa kapitalizminin bizi mahvetmek için senelerden beri kullandığı iblisane bir makinenin parçalarıdır.

Sade bizim memleketimizde değil, yeryüzünde bu makine devam ettikçe, sadece biz değil, bütün dünya zulüm altında ezilecek, sefalet arşa çıkacak, insanlar felaketten felakete yuvarlanacaktır.

Bize bugün sınır itibariyle dünyanın en güzel, en hayale sığmaz barış şartlarını verseler, kapitalizm memlekette bugünkü şekliyle kaldığı takdirde mahvımız muhakkaktır. Hatta değil böyle, bu şeytan makinesinin dörtte biri bile mevcut olsa bizim için hayat imkânı tasavvur edilemez. Zenginlerimizi dolandıran o, fukaralarımızı soyan o, mal ve mülkümüzü çalan, haysiyet ve namusumuzu mahveden, bizdeki faziletleri tıpkı bir şeytan gibi iknaya çalışan ve bizi birbirimize düşüren hep odur.

Şu halde kendimizi kurtarmak için evvela bizim sonra da bütün dünyanın şu melun kapitalizm afetinden kurtulması lazımdır. Bunda sade bizim menfaatimiz yoktur. Kapitalizm sade bizim gibi zayıf milletler arasında değil, bilakis bizzat kapitalist memleketlerde de aynı derecede tahripkar ve insanlık düşmanıdır. Hatta İngiltere'de, Fransa'da ve Amerika'da da böyledir. Ve oralarda da kapitalizm usulünden istifade edenlere nispetle, bunun zulmü altında inleyenlerin miktarları, yüz binlerce kere

fazladır. Buna göre kapitalizmin düşmanı yalnız biz değiliz. Bütün dünya onun düşmanıdır. O halde, bütün dünya bizimle beraber demektir.

(...) Kapitalizm, halihazırda Lehistan'da ve Anadolu'da son kurşununu atmakla meşguldür. Bundan sonra kullanacak silahı kalmıyor. İş, bu kuvvetleri yenmededir.

Türkler, bu hakikati anlayınız! Anlamayanlar varsa onlara da anlayanlar öğretsinler. Bolşevikler Lehleri kati surette mağlup ederken, bizim vazifemiz de Yunanistan'ı Anadolu'dan süratle, şiddetle ve derhal kovmaktır! Ondan sonrası ebedi kurtuluştur."[455]

Atatürk'ün emperyalizme ve kapitalizme meydan okuduğu yazılardan biri de şudur:

"İstiyoruz ki, bütün milletler gibi biz de bağımsız olalım. Kendi evimizin sahibi , cebimizin hâkimi, kendi hayat ve namusumuzun mesulü biz olalım. İstiyoruz ki yeryüzünde zulüm kalmasın. Milletler arasındaki düşmanlıklar ortadan kalksın. Dünyaya hâkim olan kapitalizm illeti bir daha kalkmamak üzere uyusun.

İşte bugün içinde bulunduğumuz mücadelenin yegane manası bu! Biz bu gaye ile harekete geçtik. Bağımsızlığımız ve varlığımız için emperyalizme karşı dünya ve hayat inkılabı uğrunda zulümden kurtulmuş yeni bir devre doğru yürüyoruz. Giriştiğimiz hareket, büyük, ağır ve o nispetle şerefli ve şanlıdır.

Görüyoruz ki kendimizi kurtarmak için uğraşmak demek, bütün dünya ve milletler kurtuluşunun milyonlarca cephesi arasında çalışmak demektir. Yapılacak iş, henüz başlanmış olan iş o kadar büyüktür ki, bunun karşısında ruhların yüksek bir heyecanla titrememesi imkânı yoktur. Çünkü bizim kurtuluşumuz dünyanın kurtuluşu demektir. Ve bütün dünya şu uğursuz emperyalizm zulmünden kurtulmadıkça bizim için hayat ve rahat ihtimali tasavvur edilemez.

---

455 "*Hâkimiyet-i Milliye Yazıları 9- Mustafa Kemal Yazıyor: En Büyük Düşman*", **Bütün Dünya** dergisi, S.210/09, s. 38-39.

(...) Bütün dünya istiyor ki, artık yeryüzünde emperyalizm zulmü nihayet bulsun, insanlar ve milletler için yeni bir devir, bir adalet ve istirahat devri açılsın. Biz de böyle istiyoruz ve işte onun için uğraşıyoruz.

Asya'nın üç yüz milyonluk mazlumları emperyalist memleketlerin zulmü altında inleyen sınıfları hep bizimledir. Dünyanın her tarafında, her köşesinde bizim müttefiklerimiz ve dostlarımız var. Bundan evvelki muharebede yalnız Avrupa'nın ortasında birkaç milyonluk ordulara sahiptik. Bu defa ise bizimle müttefik olan fikir, inanç ve iman orduları hayret verici bir süratle bütün dünyayı istila ediyor.

(...) Leh ordusu son günlerde büyük bir hezimete uğradı. Emperyalizmin son başarısı, son kurşunu olarak kala kala şu karşımızdaki bir sel halinde ocaklarımızı tehdit eden, namus ve dinimize susayan Yunan tehlikesi kaldı.

Bir hamle ve bir ayaklanma... Zalimlere karşı son bir harp bizi ve bütün dünyayı selamete, rahata ve ferah bir hayata çıkaracaktır..."[456]

Bu yazısında Atatürk, *"İstiyoruz ki, bütün milletler gibi biz de bağımsız olalım. Kendi evimizin sahibi, cebimizin hâkimi, kendi hayat ve namusumuzun mesulü biz olalım..."* cümlesiyle emperyalizme ve kapitalizme neden düşman olduğunu da özetlemiştir. Kurtuluş Savaşı yıllarında *Hâkimiyet-i Milliye* yazılarında teorik olarak "emperyalizmi" ve "kapitalizmi" yerden yere vuran Atatürk, pratikte de bu savaşla "emperyalizmi" yenmiştir. Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nda emperyalizmi dize getirdikten sonra Türk ulusunu "kendi evinin sahibi", "kendi cebinin hâkimi" yapmak için bir ekonomi politikası geliştirmiştir. Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını esas alan ve Lozan Antlaşması'nda kapitülasyonların kaldırılmasıyla hayata geçirilen bu politika, emperyalizmin kontrolündeki küresel kapitalizmi çok tedirgin etmiştir.

---

456 "*Hâkimiyet-i* Milliye *Yazıları-8- Mustafa Kemal Yazıyor: Müttefiklerimiz*", **Bütün Dünya** dergisi, S.2010/8, s. 54-56.

Atatürk, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra bile Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını tanımak istemeyen emperyalist Batılı ülkelere, 1923'te İzmir İktisat Kongresi'nin açış konuşmasında şöyle seslenmiştir:

"*Efendiler, görülüyor ki, bu kadar kesin ve yüksek bir zaferden sonra bile, bizi barışa kavuşmaktan engelleyen nedenler, doğrudan doğruya ekonomik nedenlerdir, düşüncelerdir. Çünkü bu devlet, bu ulus ekonomik egemenliğini sağlarsa o kadar güçlü bir temel üzerinde yerleşmiş ve gelişmeye başlamış olacaktır ki, artık bunu yerinden oynatmak mümkün olmayacaktır. İşte düşmanlarımızın, gerçek düşmanlarımızın bir türlü rıza gösteremedikleri, onaylayamadıkları budur.*"

Atatürk, 1 Kasım 1933'te meclisi açış konuşmasında ekonomik bağımsızlığın ancak "ulusal sanayinin" kuruluşunun tamamlanmasıyla mümkün olacağını ifade etmiştir: "*Memleketin temel sanayisinin kurulması bitmedikçe her bakımdan yürek istirahatı duymamıza imkân yoktur. Bu nedenle memleketin sınai donatımını tamamlamak için bütün çaba ve dikkatinizi çekmeyi yerinde buluyorum.*"

Atatürk, "bağımsız ekonomi" politikası doğrultusunda fabrikalardan bankalara, demiryollarından denizyollarına, madenlerden savaş sanayine kadar her alanda bir "kamu iktisadi teşebbüsleri şebekesine" yönelmiştir.[457]

Atatürk'ün Sovyetlerin yardımıyla hazırlattığı I. Beş Yıllık Sanayi Planı devlet eliyle gerçekçi bir sanayileşme programı başlatmış ve bütün aksaklıklara rağmen başarı kazanmıştır. II. Beş Yıllık Plan ise makine sanayine başlanmasını, maden ve denizcilik sanayilerinin geliştirilmesini ve kimya sanayiine hız verilmesini öngörmüştür.

Atatürk, 1937 ve 1938'deki meclis konuşmalarında devletin sanayileşmeye verdiği önemin "milli bir dava" olduğunu belirtmiştir. 1938 konuşmasında I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın başarıyla uygulandığından söz ederek II. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın

---

457 Attilâ İlhan, **Hangi Atatürk**, 8. bas., İstanbul, 2010, s. 188, 189.

daha geniş bir ekonomik kalkınmayı hedeflediğini ve bu hedefe ulaşılmasının hükümetin başlıca görevi olduğunu belirtmiştir.[458]

Atatürk ölmeden önce hasta yatağında II. Dünya Savaşı'na hazırlanan devletler karşısında bizim ekonomik yönden güçlü olmamız için bu planların aksatılmadan uygulanmasını istemiştir.[459]

Sonraki gelişmeleri Doğan Avcıoğlu'ndan okuyalım:

"Savaş yıllarında Atatürk'ün bu vasiyet sayılabilecek öğüdüne uygun biçimde iddialı bir kalkınma planı hazırlanmıştır. Ekonomi Bakanlığı Müsteşarı'nın başkanlığında bir kurul, gerekli çalışmaları yapmak ve koordinasyonu sağlamakla görevlendirilmiştir. Plan Genel Makine Fabrikası, Karabük Demir-Çelik Kombinası gibi ağır sanayi projelerini kapsar ve hızla temel sanayi kurarak ekonomik bağımsızlığı sağlamayı amaçlar. Ne var ki bu arada dış politika değişmiş, dış yardımlara ve yabancı sermayeye yönelinmiştir. Türk ekonomisini incelemeye gelen Amerikalı iktisatçı Thornburg, 'Devletçiliği bırakacaksınız. Karabük'ten vazgeçeceksiniz. Makine ve motor yapımı olmaz vb...' der. Milyarlar yatırılan demiryolları ikinci plana itilir, enerji politikası dış kaynaklara dayatılır, madenler ve petrol alanında milliyetçi politika terk edilir. Kısaca Atatürk'ün vasiyeti çabuk unutulur."[460]

İşin özü şu ki, "ekonomik bağımsızlığı" ve "devletçi kalkınmayı" esas alan Kemalist Ekonomi Modeli öteden beri Türkiye'yi sömürmeye alışmış emperyalist Batı'yı çok rahatsız etmiştir. Bu nedenle Batı, Atatürk'ün ölümünden hemen sonra Kemalist Ekonomi Modeli'ne savaş açmıştır.

"a) (Emperyalist) sistemin denetimi altına almak, denetimi altında tutmak istediği ülkeler varsa, o ülkelerde kamu sektörünün varlığına, egemenliğine, güçlülüğüne katlanamaz, ille onu zayıflatmak, dağıtmak, ortadan kaldırmak ister. Bilir ki ***akıllı bir kamu sektörü*** *bir ülkenin ekonomik bağımsızlığının güvencesidir. b) Kalkınmak zorunda olan bir ülke, bu işi emperyaliz-*

---

458 Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 4, s. 1403; Goloğlu, **age.**, s. 341.
459 Afet İnan, **Milliyet** gazetesi, 26 Aralık 1972; Avcıoğlu, **age.**, s. 1403.
460 Avcıoğlu, **age.**, s. 1403-1404.

min denetimi altına düşmeden yapmak istiyorsa, sanayileşmesini alt yapısından başlayarak kamu egemenliğinde gerçekleştirmeye yönelir. Bu elbette karma ekonomiye yer vermeyecek demek değildir, ama kamu sektörünün güçlü ve bağımsız olması, özel sektörün de yabancı sermaye karşısında direnişini, ulusallığını sağlar."[461]

Atatürk'ün "bağımsız ekonomi" ilkesi doğrultusunda kurmaya başladığı "ulusal sanayiden" fena halde rahatsız olan emperyalist Batı, daha Atatürk'ün sağlığında Türkiye'yi eleştirmeye başlamıştır. Örneğin, o dönemin önemli gazetelerinden emperyalizmin sözcüsü durumundaki *The Economist*, 11 Nisan 1925 tarihli sayısında Türkiye'nin yeni ekonomi politikalarını eleştirerek Türkiye'ye şu tavsiyelerde bulunmuştur:

"Bağımsızlığını ve Türklerin deyimiyle 'ulusal bütünlüğünü' koruması için ülkenin zengin doğal kaynaklarını bir an önce geliştirmesi zorunludur. Bu ise ancak yabancıların yönetsel katkısı ve mali desteğiyle gerçekleşebilir. Özellikle büyük bir dış borç altına girilmesi, ya da yabancılara geniş ayrıcalıklar tanıyan bir politika uygulanması hızlı bir üretim artışı sağlayabilir. Ancak her şeyden önce Cumhuriyet yönetiminin mutlu yalnızlık ve mutlak bağımsızlık tutkularından vazgeçmesi gerekmektedir."[462]

The Economist'teki bu yazı Kemalist Ekonomi Modeli'nin, Türkiye'yi borç batağına sürükleyerek sömürmeye alışmış emperyalist Batı'nın ezberini fena halde bozduğunu göstermektedir. *The Economist*, Türkiye'nin kalkınabilmesi için, ***"Yabancılardan yönetsel katkı ve mali destek alması", "büyük bir dış borç altına girmesi", "yabancılara geniş ayrıcalıklar tanıyan bir politika uygulaması,"*** gerektiğini ileri sürmekte, bunun için de, ***"Cumhuriyet yönetiminin mutlak bağımsızlık nutuklarından vazgeçmesi gerektiğini,"*** belirtmektedir. Anlaşılan *The Economist*, emperyalist Batı'nın önerdiği bu politikaları uygulayan Osmanlı

461 İlhan, age., s. 186, 187.
462 The Economist, 11 Nisan 1925'ten nakleden İlhan, age., s. 179.

Devleti'nin yıkılıp, yerine emperyalizme meydan okuyarak tam bağımsız yeni bir devletin kurulduğunu unutmuştur! Anlaşılan *The Economist*, yeni Türkiye'nin kurucusu Atatürk'ü Düyun-u Umumiye'ye ses çıkarmayan II. Abdülhamit'le karıştırmıştır! Anlaşılan *The Economist*, Lozan Antlaşması'nda kapitülasyonların kaldırıldığını unutmuştur! Anlaşılan *The Economist* Türkiye'yi hâlâ o eski bağımlı Türkiye olarak görmek istemektedir.

The Economist'te 7 Ağustos 1929 tarihli başka bir yazıda ise Atatürk'ün "milli burjuva" yaratma girişimlerinden ve "ulusal ekonomi" kurma çabalarından şöyle yakınılmıştır:

"*Yüz yıllık kapitülasyonlar rejiminin tarihe karışmasıyla birlikte, Türkiye ile iş yapan yabancı tüccar, kendisini yepyeni koşullarla karşı karşıya bulmuştur.* ***Bu yeni koşulların en önemlilerinden biri de geçmişte ticaret alanında etkisiz görülen yerli halkın bir kesiminin giderek yabancı tüccarla rekabet edecek duruma gelmesidir.*** *Bu yeni koşullar altında geçen iki yıla bakmak (1927-1928) ve mali iktisadi politikasını uygulamakta ısrarlı bir çaba gösteren hükümetin başarı ya da başarısızlığını ve sürekli artmakta olan yerli rekabet karşısında durumlarını korumak için enerjik bir mücadele vermekte olan yabancıların çabalarını değerlendirmek ilginç olacaktır.* ***Hemen belirtelim ki tecrübe, girişimcilik ve iş adamlığı yönlerinden yabancıların çok gerisinde kalan yerli tüccar, armatör ya da banker, 'Türkiye Türklerindir' ilkesi uyarınca çıkartılan yasa ve düzenlemeler sayesinde yabancılarla rekabet eder duruma geçmektedir.***

Ekonomik hayatın her dalında ve hatta tıp ve hukuk gibi serbest meslek dallarında faaliyet gösteren yabancılar, Türk meslektaşlarına uygulanmayan ciddi engellemelerle karşılaşmaktadırlar (...) Yabancı firmaların artan sayıda eğitimsiz ve hünersiz yerli eleman kullanmaya, muhasebe ve resmi yazışmalarını Türkçe sürdürmeye ve cuma günleri tatil yapmaya zorlanmaları, ticaret ve iş hayatını çığırından çıkarmaktadır. Söz konusu kararname ve düzenlemelerin, yabancıları piyasadan ve ülkeden kovmak amacıyla uygulandıklarını söylemek, belki de abartmak olacaktır. ***Ancak, hükümetin son derece iyi düşünülmüş kurnaz-***

ca önlemlerle ticaret ve iş olanaklarını yabancılardan Müslümanlara doğru kaydırmakta olduğu bir gerçektir."[463]

Aslında *The Economist*, genç Cumhuriyet'in yabancı egemenliğinde dışa bağımlı Osmanlı ekonomisinden tam bağımsız bir ulusal ekonomi yaratma çabalarını doğru analiz etmiştir.

Yine o günlerde İngiltere'nin Türkiye Büyükelçisi Clerk, İngiliz Dışişleri Bakanı Henderson'a, Anadolu içinde yapılmış bir gezinin genel gözlemlerini aktarırken aynen şu görüşlere yer vermiştir:

"*... Eğer Türkiye yükseklerde gezen mağrur başını biraz eğer ve gerçekleri görürse, çok ihtiyacını duyduğu sermayeyi, güvenilir bankalardan iyi koşullarda sağlayabilir. Ve ülkenin şimdiki dış itibarı devam ettirilebilirse bu yardımlar sayesinde gelişebilir ve uygar ve zengin bir ülke haline gelebilir.*"[464]

Türkiye, yükseklerde gezen mağrur başını biraz eğip dış borç alırsa gelişip uygar ve zengin bir ülke olabilirmiş! İngiliz Büyükelçisi sanki çocuk kandırıyor! Atatürk'ün bu emperyalist masallara karnı toktur, ama ondan sonrakiler için aynı şeyi söylemek mümkün değildir.

Emperyalizm bir ara Fethi Bey'in Serbest Cumhuriyet Fırkası'na bel bağlamıştır. Örneğin, 16 Ağustos 1936 tarihli *The Economist*, Fethi Bey'in "liberal" Serbest Fırkası'ndan şöyle söz etmiştir:

"*...Fethi Bey ölüleri diriltmez, fakat sürgündeki Türkleri geri çağırarak yanına aldığı ve yabancı sermayenin ülke kalkınmasına katılması için gerekli koşulları yaratabildiği' taktirde partisi için başarı yolları açılacaktır...*"[465]

Attilâ İlhan'ın dediği gibi, "*The Economist'in 1930'da Fethi Bey'e önerdiklerini sonradan İsmet Paşa ile Celal Bayar'ın uygulamakta birbiriyle yarıştıkları, bu sayede Türkiye'yi Kemal Paşa'nın dış politikasından saptırıp Ortadoğu'daki emperyalist çıkarların bekçisi haline düşürdükleri meydanda değil mi?*"[466]

---

463 The Economist, 7 Ağustos 1929'dan nakleden İlhan, age., s. 179, 180.
464 İlhan, age., s. 259.
465 The Economist, 16 Ağustos 1936'dan nakleden İlhan, age., s. 263.
466 İlhan, age., s. 263.

Türkiye'de Atatürk'ün başlattığı devlet merkezli kalkınmadan ve özellikle de ulusal sanayiden rahatsız olan emperyalizm, bunu baltalamak için Atatürk'ün ölümünden sonra çalışmalara başlamış ve zaman içinde bu çalışmalarının meyvelerini de almıştır.

Gerçek şu ki, yokluk ve yoksulluk içinde emperyalizme karşı verilen bir ulusal kurtuluş savaşını kazanan, ardından 1929 Dünya Ekonomik Krizi'ne rağmen "açık pazar", "kapitülasyon" ve "dış borç" üçlüsünden uzak durarak bağımsızlaşan Türkiye, 1946'da Batı emperyalizminin "açık pazar", "kapitülasyon" ve "dış borç" üçlüsüne yol vererek yeniden bağımlı hale gelmiştir.[467]

Ersal Yavi'nin ifadesiyle, "*1946'da Kemalistlerin 25 yıllık mücadelesine sünger çekilmiştir.*" 1838'de Baltalimanı Ticaret Anlaşması'nın imzalanması, 1881'de Düyun-u Umumiye'nin kurulması ve dış borç batağı Osmanlı ekonomisini çökerterek toplumu, emperyalizme mahkum etmişti. 1946'dan sonra ise "Bretton-Woods" Para Sistemi, "Thornburg Raporu", "Barker Raporu", IMF, Dünya Bankası (IBRD), OEDD üyelikleri, Truman Doktrini, Marshall Yardımı ve daha nice emperyalist odaklı rapor ve ikili anlaşmalarla toplum yeniden emperyalizme mahkûm edilmiştir.[468]

II. Dünya Savaşı'ndan sonraki iki kutuplu dünyada Türkiye Komünist Rusya'ya karşı ABD'nin stratejik ortağı, Batı emperyalizminin ileri karakolu, savaşta yıkılan Avrupa'nın tarımsal gıda kaynağı ve Batı sanayi ürünlerinin pazarı olarak belirlenmiş ve özellikle ABD tarafından bu doğrultuda yeniden biçimlendirilmiştir. Nitekim ABD Hükümeti 1945 sonrasında Türkiye'nin yeni rolünü şöyle ifade etmiştir: "*Türkiye, tarım ürünleri ve hammadde fazlaları üretebildiği ve Batı Avrupa'nın sanayi ürünleri için çok daha büyük bir pazar haline geldiği zaman iyileşecektir.*"[469]

Türkiye'nin Kemalist Ekonomi Modeli'nden vazgeçerek Amerikan Tipi Kalkınma Modeli'ne geçiş sürecinde Amerikalı Eko-

---

467 Yavi, Batırılan Bir Ülke Nasıl Kurtarılır, s. 552-553.
468 age., s. 554.
469 age., s. 556.

nomist Thornburg'un Türk ekonomisini inceleyerek hazırlamış olduğu "*Thornburg Raporu*" dikkat çekicidir.[470] Thornburg'un, "*Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumu'nun Eleştirisi*" adlı raporunda Türk ekonomisine yönelik belli başlı tespitleri ve önerileri şunlardır:

1. Atatürk döneminde "devletçilik" denemesiyle "*özel girişimin gelişmesinin birdenbire durdurulması*" yanlıştır!
2. Türk devlet adamları özel teşebbüse çok önem verdiklerini belirtmektedirler, "*fakat biz söze değil, eyleme bakarız.*"
3. Karabük Demir-Çelik tesisine ihtiyaç yoktur, tasfiye edilmelidir!
4. Türkiye'de II. Dünya Savaşı'ndan sonra hazırlanan projelerden hiçbiri "*Amerikalı sermayedarlara tavsiye edilecek*" nitelikte değildir!
5. Türkiye'nin 125 lokomotif imal edebilecek bir fabrika kurmak için Amerikan İthalat ve İhracat Bankası'ndan 14 milyon dolar kredi istemesi doğru değildir. Çelik saban yapamayan memleketin lokomotif yapmaya kalkışması yanlıştır!
6. Türkiye'nin makine, uçak ve dizel motoru yapımı projeleri de gereksizdir! "*Böyle düşünenleri Amerikalılar iyi çalışma arkadaşı saymazlar. Yabancı sermaye, parasını bu tür projeler yatıran hükümetlere güven duymaz.*"
7. Türkiye traktör fabrikası yerine saban ve pulluk yapmalıdır! "*Mahsulün istihsalinde çoğu saban, el aletleri ve araba gibi basit alet ve edevata lüzum vardır. Bunların bir kısmı Türkiye'de imal olunabileceği gibi, diğerlerinin montajı da Türkiye'de yapılabilir... Amerika'da ziraat aletleri işi ile iştigal eden kimseler, hangi ziraat aletlerinin mahallen imal olunması, hangilerinin montajının mahallen yapılması ve hangilerinin de mamul olarak ithal olunması lazım geleceğini pek iyi tayin edebilirler.*"
8. Türkiye'de sanayi gübre fabrikası kurmaya gerek yoktur!

---

470 Raporun ayrıntıları için bkz. Max Veston Thornburg, **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, Ankara, 1950.

9. Türkiye'nin gemiye ihtiyacı yoktur! "*Türkiye'nin deniz sanayinin inkişafında faydalı bir rol oynayabilecek olan hususi teşebbüsün çok aleyhinde olacağı için Türk Hükümeti'ne gemi mübayaası için dolar kredisi vermek doğru değildir.*"
10. Türk Hükümeti bir an önce yabancı sermayeye de yerli sermaye ile eşit haklar tanıyan bir "*Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu*" çıkarmalıdır!
11. Amerikan sigorta şirketleri ve bankaları Türkiye'de şubeler açmalıdır!
12. Türkiye'de kamyonla yük taşıma işinde Amerikan tecrübesinden ve müteşebbislerinden yararlanılmalıdır!
13. Türklerin yönetiminde Amerikan müşavir firmalarının seçeceği uzmanlar kullanılmalıdır!
14. Amerikan kitap ve dergileri Türkiye'de de satılmalıdır! "*İyi seçilmiş Amerikan kitap ve mecmualarının daha büyük sayılarda bulundurulması esaslı bir ihtiyacı karşılayacaktır. Amerikan romanları, milli bir vasıf olan yeni bilgi ve fikirleri aksettirmek veya bazı hallerde yaratmak bakımından faydalıdır...*"[471]

1939, 1946 anlaşmaları, Truman Doktrini ve Marshall Yardımı ile Atatürk'ün ölümünden sonra her geçen gün biraz daha Amerikan uydusu olma yolunda ilerleyen Türkiye artık Amerikalı Ekonomist Thornburg'un bu düşünceleriyle yükselecektir!

İşin asıl ilginç yanı, Türkiye'ye ABD sömürgesi muamelesi yapacak kadar onur kırıcı ve küstah önerilerde bulunan Thornburg, Türkiye'de çok iltifat görmüştür. Örneğin, *Vatan* gazetesi, Thornburg'tan "*Büyük Türk Dostu*" diye söz etmiş, görüş ve önerilerini öve öve bitirememiştir.[472]

Türkiye'nin Kemalist Ekonomi Modeli'nden Amerikan Tipi Kalkınma Modeli'ne geçiş sürecinde hazırlanmış olan raporlardan biri de ***"Barker Raporu"***dur. Türk Hükümeti'nin yeni ekonomik politikanın belirlenmesine yardımcı olması için çağırdığı

---

471 Thornburg, **age.**, s. 94-138; Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, C 1, İstanbul, 2001, s. 558-561; Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 4, s. 1691-1692.
472 Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, s. 561.

Dünya Bankası Heyeti'nin Başkanı Barker'in adıyla anılan rapordaki tespitler ve öneriler şunlardır:

1. Türkiye sanayileşmeyi bırakıp tarıma yönelmelidir! "*Türkiye' nin sanayileşme hedefini terk etmesini tavsiye edecek değiliz. Fakat biz, bu hedefe varmanın en kestirme yolunun tarımsal gelişmeye önem vermek olduğunu tavsiye ediyoruz.*"
2. Geniş kapsamlı bir planlamadan kaçınılmalıdır!
3. Devletçilik tasfiye edilmelidir!
4. Özel teşebbüse her alan açılmalıdır. Bunun için yabancı sermayeyi engelleyen kanunlar değiştirilmeli, yabancı sermaye getirilmelidir!
5. Enflasyon ve dış ödeme güçlüğü tehlikeleri düşünülerek kalkınma hızı yüksek tutulmalıdır.[473]

Türk ekonomisini Amerikan çıkarlarına göre biçimlendirmeye yönelik raporlardan biri de "***Dorr Raporu***"dur. Atatürk döneminde ciddiye alınmayıp rafa kaldırılmış olan 1800 sayfalık bu rapor, 1940'ların sonunda birdenbire değerlenmiştir. Dorr, II. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'ye geldiğinde hükümet yetkililerinden büyük ilgi görmüştür, Doğan Avcıoğlu'nun ifadesiyle, "*hükümet yetkilileri ona raporunun kendileri için 'kutsal kitap' olduğunu söylerler.*"[474]

Türk ekonomisi 1946'dan sonra işte bu raporlara göre şekillenmiştir. 7 Eylül 1946'da Cumhuriyet döneminin ilk büyük devalüasyonu ile Türk Lirasının Amerikan Doları karşısındaki değeri %100 oranında düşürülmüştür. 1 ABD Doları 128 kuruştan 280 kuruşa yükseltilmiştir. 11 Mart 1947'de Türkiye TBMM'nin oy birliği ile IMF'ye üye olmuştur. Liberalleşme ve kapitalist sistemle bütünleşmek adına verilen bütün ödünlere karşın istenilen yabancı sermaye gelmemiştir. Enflasyon hızla yükselirken yatırımlar durmuş ve dış ticaret açıkları artmaya başlamıştır.[475]

---

473 Avcıoğlu,**Türkiye'nin Düzeni**, s. 561; Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, s. 1692-1693.

474 Avcıoğlu, **Milli Kurtuluş Tarihi**, s. 1692.

475 Yavi, **age.**, s. 568.

Bunun üzerine Türkiye ABD'den borç alabilmek için "*İvedili Plan*", "*Öz Rapor*", "*Kalkınma Planı*" "*Vaner Planı*" gibi planlar hazırlayarak ABD'ye sunmuştur. ABD'nin bu planlara yanıtı: "***Benim size yardım programım var! Devletçi sanayileşme planlarınıza para vermem!***" şeklinde olmuştur.[476] ABD, Türkiye'nin ilk aşamada istediği 615 milyon dolar krediyi vermeyince hükümet bu planları çöpe atmak zorunda kalmıştır.[477] "*Ya benim ekonomi modelim ya hiç!*" diye kestirip atan ABD karşısında Türkiye, 1948 İstanbul İktisat Kongresi'nde iş çevrelerinin de baskısıyla Atatürk'ün "devletçi sanayileşme" programından vazgeçmiştir.

ABD etkisi ve baskısı altında kalan iktidardaki CHP ve muhalefetteki DP, Atatürk'ün vasiyeti olan ağır sanayiye dayalı "Planlı Devletçiliği" terk edip yabancı sermayeye dayalı "özel girişimciliği" benimsemişlerdir. 1947'de CHP Programı buna göre düzenlenmiştir. Bu doğrultuda hükümet, 1948'de devlete ait bazı tekstil fabrikalarını özel sektöre satma yönünde bir çalışma başlatmıştır.[478] II. Dünya Savaşı yıllarında devletçi planlara göre hazırlanan Demir Çelik Kombinası, Genel Makine Fabrikası, Elektrolitik Bakır Kombinası gibi ağır sanayi projelerini içeren kalkınma planından vazgeçilmiştir. Hasan Saka'nın başbakanlığı döneminde CHP Marshall Yardımı'ndan yararlanmak üzere çok acele bir "***Özel Girişimci ve Yabancı Sermayeci***" planı hazırlatmıştır. Bu plana göre, "devlet girişimlerinin özel sektöre devredileceği ve her alanın yerli-yabancı özel girişimcilere açılacağı" belirtilmiştir.[479] CHP'nin 1950 seçim bildirgesindeki temel ilkeleri, o döneme kadar savunduklarına hayli ters düşen ilkelerdir. Bu yeni ilkelerden bazıları şunlardır:

- Yurdumuzun ekonomik kalkınmasında özel girişim ve sermayenin gittikçe artan oranda yer alması desteklenecektir.

---

476 age., s. 571-572.
477 age., s. 573.
478 age., s. 574.
479 Avcıoğlu, age., s. 1693.

- Sermaye ve girişim sahiplerinin yeni alanlara yatırım yapmaları teşvik edilecektir.
- Şimdiye kadar yalnızca iktisadi devlet teşekküllerinin yararlandığı işletme kredisi kaynaklarından özel girişimcilerin de yararlanmasına olanak sağlanacaktır.
- Yabancı sermaye için kapılarımız açık tutulacaktır.
- Özel girişimcilik ile devlet girişimciliği eşit koşullara sahip kılınacaktır.[480]

Johannes Glosneck, "*Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye*" adlı kitabında Türkiye'yi devletçi kalkınmadan vazgeçirmek isteyen ABD'li uzmanların raporlarından –bizim işbirlikçilere örnek olacak şekilde– şöyle söz etmiştir:

"*II. Dünya Savaşı'ndan sonra Amerikan ekonomi uzmanları Türk Hükümeti'ne verdikleri bir raporda* ***Türk ekonomisindeki yanlışları iyice abartırken güttükleri niyet apaçıktı: Devletçi sanayileşme, Amerikan finans-kapitalinin Türkiye'ye elini kolunu sallayarak girmesine karşı güçlü bir kale olarak duruyordu ve bundan dolayı da kötülenmeliydi.*** *1950'de Devlet Başkanı Bayar'ın verdiği görev üzerine Türk ekonomisini inceleyen 'İnternational Bank for Reconstruction and Devalopmen'ın bir heyeti 1938'de dış kredi almadığı için Türkiye'yi sert biçimde eleştirdi.*"[481]

Atatürk'ün ölümünden sonra esen okyanus ötesi rüzgârlara kendini kaptıranlardan biri de Atatürk'ün önce ekonomi bakanı sonra da başbakan yaptığı Celal Bayar'dır. Bayar'ın 1938'deki başbakanlığı sırasında ilk kez emperyalist ve kapitalist ülkelerden geniş çaplı borç alınması kabul edilmiştir. **Bu çerçevede 16 milyon liralık bir İngiliz kredisi ile 150 milyon marklık bir Alman kredisi alınmıştır.** 1939'da II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi yüzünden onaylanmayan Alman kredisi 1942'de onaylanmıştır. II. Dünya Savaşı'nda Türkiye, İngiltere'den başka krediler de almıştır. "*En sonunda bu durum 1947'de Ankara'nın egemen*

480 Yavi, age., s. 592.
481 Glosneck, age., s. 66.

çevrelerinin Kemal Atatürk'ün ilkelerinden kesinlikle vazgeçmelerine ve Truman Doktrini çerçevesinde Amerikan sermayesine bütün kapılarını açmasına kadar vardı."[482] DP'nin kurucularından Bayar, Ocak 1954'te ABD'de petrol şirketleri temsilcileriyle yediği yemekte, "*'Petrol Kanunu'*nun onların istedikleri biçimde memlekete dönmeden meclisten çıkacağı," sözünü vermiştir. ABD'nin Ankara Büyükelçisi de, "Türkiye'de petrol işletmelerinin devlet tekelinden çıkarılacağını" müjdelemiştir.[483]

İnönü 1954 seçimlerinde, "*Petrol Kanunu, bir kapitülasyon kanunudur,*" demişse de iktidara gelince bu kanuna dokunmamıştır.

1954'te DP, "*Petrol Kanunu*" dışında bir de yine Amerikalıların isteklerine uygun olarak "*Yabancı Sermaye Kanunu*" çıkarmıştır. Tasarının 10. maddesine göre, "*Yerli sermaye ve girişimlere tanınan bütün haklar, muafiyetler ve imtiyazlardan,*" yabancı girişimcilerin de yararlandırılması kabul edilmiştir. Muhalefetin, burada geçen "imtiyazlar" sözcüğünün Lozan'da kaldırılan kapitülasyonları anımsattığını belirtmesi üzerine "imtiyazlar" sözcüğü çıkartılıp yerine "kolaylıklar" sözcüğü konulmuştur.

İnönü, 1954 seçim kampanyasında bu kanunu şiddetle eleştirmiştir: "*Yabancı Sermaye Kanunu ticaretimizi, sanayimizi, ekonomimizi can evinden vuran bir kanundur. Tarihte yabancılar, kapitülasyon himayesi ile Türkiye'yi sömürdüler. Yeni dönemlerde yerli vatandaş gerçek dışı ve güvensiz usullerle acı çekecek ve yabancı sermaye özel yasaların koruyuculuğunda yaşayacaksa kendi elimizle yerli sermayeyi yabancı olmaya zorlamış oluruz. Yüzyıllarca denenmiş sakıncalı usullerin yeni bir marifetmiş gibi yeniden getirilmesine kalkışılacağını asla düşünmezdik.*"[484]

1954 seçim kampanyasında "*Yabancı Sermaye Kanunu*"nu böyle eleştiren Lozan fatihi İsmet İnönü, iktidara gelince nedense bu kanuna da dokunmamıştır.[485]

---

482 age., s. 71-72.
483 Avcıoğlu, age., s. 1693.
484 age., s. 1695.
485 age., s. 1695.

Bu yıllarda Kemalist Ekonomi Modeli'ni de içeren "Kemalizm" bir hayli darbe yemiştir. Artık bir zamanlar Kemalist olmakla övünen CHP –ABD etkisi altına girdiğinden olsa gerek– "tam bağımsızlık" demek olan "Kemalizm" kavramından rahatsız olmaya başlamıştır. **Nitekim 1954'teki CHP 10. Büyük Kurultayı'nda "*Kemalizm*" yerine "*Atatürk Yolu*" kavramının kullanılmasına karar verilmiştir.**

1946'da başlayıp günümüze kadar devam eden ABD'nin önerileri ve kredileri doğrultusunda kalkınma döneminde devletçilik yerine liberalizm, ağır sanayi yerine sınırlandırılmış tarım geçerli olmuştur. Böylece Kemalist Ekonomi Modeli'ne büyük bir darbe vurulmuştur.

Attilâ İlhan'ın aktardığına göre 1977 seçimlerinden epeyce önce Amerikan iş çevrelerinin özel dergisi *Executive İntelligence Review,* hazırladığı gizli Türkiye raporunda emperyalizmin Türkiye'yi Kemalist Ekonomi Modeli'nden vazgeçirmek için yaptığı çalışmalardan şöyle söz etmiştir:

"...Türk gelişme stratejisinin esası (Kemalist Ekonomi Modeli) çabuk bir kamu sanayileşmesine dayanmaktadır. 1950'den bu yana Atlantikçi güçlerin (emperyalist sistemin) Türkiye'nin geleneksel tarım ürünlerine dayanan bir gelişme stratejisini benimsemesi için çaba sarf ettikleri, ya da hiç olmazsa sanayileşmeyi emek-yoğun alanlara kaydırıp yozlaştırmayı gözettikleri anlaşılmaktadır. Türkiye ise kamu öncülüğünde bir ağır sanayiye yönelmek ve bu şekilde yoksulluk ve geri kalmışlıktan kurtulmak için ısrar etmiştir." [486]

Executive İntelligence Review'in gizli raporunu okumaya devam edelim:

"... I ve II. Beş Yıllık Plan dönemlerinde tüm yatırımların %31.1 ve %37.1 sanayi sektöründe yapılmıştı. Bu oranlar planda öngörülmüş hedeflerin çok üstüne çıkmıştır. III. Beş Yıllık Plan döneminde de yatırımların %45.4'ü sanayi sektörü için öngörülmüştü. İlk iki planda yatırımların daha fazla özel sektöre

---

486 **Executive İntelligence Review**'den nakleden İlhan, **age.**, s. 190.

ağırlık tanıdığı ileri sürülebilirken, üçüncü ve yakında açıklanacak olan Dördüncü Beş Yıllık Plan'da yatırım ağırlığının büyük ölçüde kamu sektörüne yöneldiği görülmektedir..."[487]

Görüldüğü gibi emperyalizm, Kemalist Ekonomi Modeli'nin beş yıllık planlar çerçevesinde devlet eliyle çabuk sanayileşme politikasını bir türlü içine sindirememiştir. Türkiye'de beş yıllık sanayi planlarında kamu sektörüne ayrılan yatırım ağırlığının artmasından endişelenmiştir. Bu nedenle hiç zaman kaybetmeden Türkiye'deki "kamu sanayileşmesine" darbe vurmanın yollarını aramaya başlamıştır.

Executive İntelligence Review'in "hizmete özel" gizli raporu, ABD'nin Türkiye'deki kamu sanayileşmesini çok yakından takip ettiğini göstermektedir:

"*KİT'ler genel anlamda sanayileşmeyi yönlendirmektedirler. Sayıları yüzün üzerindedir. Ekonomiye katkıları yaklaşık %10'dur. Sanayi kesiminde çalışanların %6'sı KİT'lerde çalışmaktadır. Tüm fabrikalarda üretilen mallarından yarısı bu kuruluşlardan gelir ve mevcut ağır sanayinin en önemli kısmını bu sektör oluşturmaktadır.* ***Devlet sektörü, tam anlamıyla çeliği, petrol rafinerilerini, elektriği, gübreyi, kâğıdı, demiryollarını, hava ve denizyollarını, ulaştırmayı tekel halinde bulundurmakta, bunun yanı sıra da tekstil, çimento, kömür, şeker, kimya ve makine imalat sanayisinin de büyük kısmına egemen durumda bulunmaktadır.***"[488]

Türk ekonomisinin temelinin kamu sektörünün elinde olduğunu tespit eden bu gizli ABD raporunun devamında, 1950'den beri emperyalizmin Türk kamu sektörünü zayıflatmak için yapmış olduğu çalışmalardan da şöyle söz edilmiştir:

"...1950'lerden beri Para Fonu, KİT'lerin özel sektöre satılması için çeşitli hükümetler nezdinde sürekli baskılarda bulunmuştur. *Neden olarak da Dünya Bankası, KİT'lerin eko-*

487 **Executive İntelligence Review**'den nakleden İlhan, **age.**, s. 191.
488 **Executive İntelligence Review**'den nakleden İlhan, **age.**, s. 192.

nomik olmadıklarını ve sosyal hedeflerin galebe çaldığını ileri sürmüştür..."[489]

Gizli raporda Türkiye'nin artan çelik üretiminden endişeyle söz edilmiştir.

"*...Türklerin çelik üretim kapasitelerini arttırmak arzusunda oldukları çok kesin bir biçimde belli olmaktadır. Çünkü plan hedefleri bu sektörde şimdikinden üç kat daha fazla yatırımı öngörmektedir.* ***ABD, Türkiye'nin çelik sanayisini genişletmesinden hoşnut olmadığını belirtmişken, SSCB bu sanayinin kurulabilmesi için Türklere yardımcı olmaktadır.*** *Nitekim 6 milyon ton kapasiteye çıkacak olan İskenderun Tevsi Tesislerinde gene Sovyetler çalışmaktadır. Bunların dışında iki çelik tesisi daha etüd halindedir. Enerji Bakanı, yaptığı konuşmada önümüzdeki beş yıl içinde Türk çelik üretiminin 20 milyon tona varacağını söylemiştir.* ***İtalya ve Almanya'nın 60, Japonya'nın 110, ABD'nin 120 ve Sovyetlerin 135 milyon ton yıllık çelik ürettikleri göz önünde tutulursa Türkiye'nin yakın bir gelecekte İtalya ve Almanya ile bu sanayi dalında boy ölçüşmeye kalkışacağı anlaşılmaktadır.***"[490]

Görülen o ki Türkiye'nin artan çelik üretimi ABD'yi rahatsız etmiştir. Hele bu işin kamu sektörünce yapılması daha da rahatsız edicidir. Çünkü böyle devam ederse Türkiye kendi kendine yetebilen güçlü bir ülke olacak, Attilâ İlhan'ın ifadesiyle, "kimseyi iplemeyecektir." Bu nedenle emperyalizm, fabrikalarımızdan, çelik üretimimizden, petro-kimya alanındaki hedeflerimizden ürkmüştür. Gizli raporda bu konuda şu görüşlere yer verilmiştir:

"*...Bunların yanı sıra petro-kimya, gübre ve kimyasal maddeler alanlarında da Türkiye büyük yatırımlarda bulunmaktadır. Büyük devlet kuruluşlarından birisi olan Petim, Türkiye'yi petro-kimya ürünleri bakımından kendi kendine yeterli olacak bir hale getirmeye çalışmaktadır. (...)* ***Dünya Bankası ise bu tür tesisleri Türkiye için fazla sermaye gerektirdiği gerekçesiyle tavsiye etmemekte, yapılmasına karşı çıkmaktadır.***"[491]

---

489 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 192.
490 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 193,194.
491 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 194.

Emperyalizm, tam bağımsız, ulusal sanayiye dayanan ve devletçi kalkınmanın esas olduğu Kemalist Ekonomi Modeli'ni, bu modelin kurduğu ve kurmayı planladığı fabrikaları çok yakından takip etmiş ve Atatürk döneminden sonra Türkiye'yi yöneten iktidarları bu modelden vazgeçirmek istemiştir. Emperyalizm Türkiye'nin eskiden olduğu gibi sadece "pazar" olarak kalmasını amaçlamış, ekonomik alanda bağımsız hareket ederek kontrolsüz bir şekilde büyümesini istememiştir. İşte bu nedenle yıllardan beri CIA, ABD ve AB, IMF ve Dünya Bankası aracılığıyla Türkiye'yi Kemalist Ekonomi Modeli'nden vazgeçirmek için bin türlü yol denemiş, bin türlü baskı yapmıştır. Bunların arasında askeri yöntemlere başvurmak, darbe yaptırmak da vardır. Örneğin, yukarıda bazı alıntılar yaptığım ABD iş çevreleri için çıkan *Executive İntelligence Review*'in gizli raporunda bu konuda şu çarpıcı açıklamalara yer verilmiştir:

"***...Yunanlı bir diplomat bize, Demirel'in IMF'nin emirlerini yerine getirmediğini, ancak ordunun yönetimi ele almasıyla, bu önlemlerin alınabileceğini söylemiştir.***"[492]

Gerçek şu ki, Türkiye'de emperyalizmin emirlerini yerine getirmeyen siyasi iktidarlar, bunları yerine getiren askeri güçler tarafından etkisiz kılınmış ve emperyalizmin bu emirlerini uygulayacak siyasi iktidarlar iş başına getirilmiştir. Örneğin, 1979'da IMF'nin emirlerini yerine getirmeyen Süleyman Demirel orduyla tehdit edilmiş ve çok geçmeden 12 Eylül 1980 darbesiyle iktidara gelen Turgut Özal, IMF'nin bütün isteklerini gerçekleştirmiştir.

Nitekim gizli rapor şöyle devem etmiştir: "***...(Türkiye'de) oynanan oyun, 1967 yılında Yunanistan'da başarıyla gerçekleştirilmiş ve NATO tarafından planlanmış askeri darbe hareketine çok benzemektedir.***" [493]

"***...Türkiye'nin bir an önce askeri bir yönetime kayması Para Fonu tarafından arzulanmaktadır.*** *Nitekim Türk basınında çıkan bazı haberlerde Londra'nın iş çevrelerinde Türk Hükümeti'nin*

---

492 **Executive İntelligence Review**'den nakleden İlhan, **age.**, s. 195.
493 **Executive İntelligence Review**'den nakleden İlhan, **age.**, s. 195.

(Demirel Hükümeti), Para Fonu'nun önerilerini kabul etmektense borçları için bir moratoryum ilan etmeyi tercih ettiği ileri sürülmüştür. (...) ***Amerikan bankalarının büyük kısmı, Türkiye'nin para fonunun önerilerini kabul etmesini istemekte ve ancak bu taktirde borçların yeniden düzenlenip ödenmesinin ertelenebileceğini ileri sürmektedir.*** *Para Fonu'nun önerileri arasında vergilerin büyük ölçüde yükseltilmesi, gelişme hızının %8'den %5'e düşürülmesi, %75 oranında bir devalüasyon ve ithalatın tamamen durdurularak hem kamu hem de özel sektörün tamamen felce uğraması vardır."*[494]

Demek ki neymiş? 12 Eylül 1980 askeri darbesi Kemalistlerce değil, Kemalizm'den, özellikle de Kemalist Ekonomi Modeli'nden rahatsız olan ABD emperyalizmi ve yerli işbirlikçilerince planlanıp hayata geçirilmiştir. Bu gerçek, ABD iş çevreleri için çıkan *Executive İntelligence Review*'in "hizmete özel" gizli raporunda çok açık bir şekilde ifade edilmiştir.

Sadece 12 Eylül mü? Tabii ki hayır!

Executive İntelligence Review'in "hizmete özel" raporunda 27 Mayıs 1960 darbesinin ardındaki ABD parmağı da şöyle itiraf edilmiştir:

"...Daha önce de borçlar için moratorium ilan edilmiş, daha önce de Para Fonu buna engel olmak istemiştir. 1958 yılında Başbakan Menderes, ekonomik durumun çökmek üzere olduğunu ve döviz yedeklerinin sıfıra indiğini görünce hem bir moratorium ilanına gitmek istemiş, hem de SSCB ile ekonomik bağların gelişmesini arzuladığını belirtmişti. 1960 yılında Menderes bir askeri darbe ile devrilmiş ve yargılanarak idam edilmiştir."[495]

Sadece 27 Mayıs mı? Tabii ki hayır!

Executive İntelligence Review'in "hizmete özel" raporunda 12 Mart 1970 muhtırasının ardındaki emperyalist etkiden şöyle söz edilmiştir:

"...1965 yılında ise Başbakan İnönü borçlar konusunda OECD nezdinde moratorium ilan etmeyi düşündüğünü belirt-

494 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 195, 196.
495 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 198.

tikten sonra üç hafta içinde düşürülmüş ve iki yıl sonra Para Fonu'nun seçtiği adam olarak ve onun isteklerini yerine getirmek üzere Demirel başbakanlığa getirilmiştir..."[496]

Sadece 12 Mart mı? Tabii ki hayır!

Yakın zamanlarda 2000'lerin başında Dünya Bankası'ndan getirilen Kemal Devriş'in Türkiye'de IMF politikalarını uygulamaya başlaması, 2002'deki "Anayasa Krizi" ile bazı konularda emperyalizme direnen Bülent Ecevit Hükümeti'nin devrilmesi, bu sırada ABD'nin Büyük Ortadoğu Projesi'nin eş başkanı olmakla övünen R. Tayyip Erdoğan'ın genel başkanlığında AKP'nin kurulup iktidara taşınması gibi siyasal olayların neredeyse tamamı, özünde, ulusal sanayi ve devletçi kalkınmayı esas alan Kemalist Ekonomi Modeli'ni yıkmaya yönelik son emperyalist oyunlardır. Nitekim AKP iktidara gelir gelmez Dünya Bankası'nın adamı Kemal Derviş'in planladığı şekilde IMF'nin "liberal" ekonomi politikalarını aynen uygulamış ve Cumhuriyet'in neredeyse bütün ulusal sanayi kuruluşlarını, fabrikalarını haraç mezat satıp özelleştirmiştir.

Celal Bayar'ın 20 Ekim 1957'de İstanbul Taksim Meydanı'nda söylediği ***"Otuz yıl sonra Türkiye küçük bir Amerika olacaktır."***[497] sözü gerçekten de 30 yıl sonra doğrulanmıştır. 1980'lerin sonuna doğru "Küçük Amerika" olan Türkiye bu yolda öylesine ilerlemiştir ki, bugün Amerika'nın Büyük Ortadoğu Projesi'nin eş başkanı olan bir başbakana sahiptir!

Bu kadar emperyalist oyundan, bu kadar ihanetten sonra cümlelerimi rahmetli Attilâ İlhan'ın, 9 Ocak 1979 tarihli yazısının şu başlığıyla bitirmek istiyorum:

"*Hey Kemal Paşa hey!..*"

O Yaptı Ötekiler Yıktı

15 yılda Türkiye'yi kendi kendine yetebilen bağımsız ve çağdaş bir ülke haline getiren Kemalist Ekonomi Modeli, maalesef 1946'da başlayan, 1950'de hızlanan "ABD kredileriyle kalkın-

---

496 Executive İntelligence Review'den nakleden İlhan, age., s. 198.
497 Avcıoğlu, Milli Kurtuluş Tarihi, s. 1691.

ma" döneminde yok edilmiştir. Önce fabrikaların sosyal yönü, sonra fabrikaların kendileri yıkılmıştır.

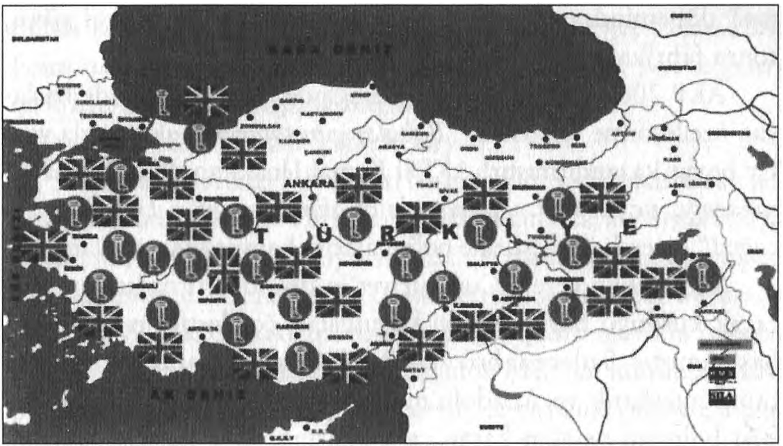
AKP 2002 yılında iktidara geldiğinde Özal döneminde başlayan özelleştirme furyasına, "*Babalar gibi satarım!*" sloganıyla yeni bir boyut kazandırmıştır! AKP'li Kemal Unakıtan, "*Ne banka bırakacağız ne fabrika... Liman da bırakmayacağız... Hepsini satacağız!*" diyerek özelleştirme politikalarını kamuoyuna açıklamıştır.

Bu politika gereği Cumhuriyet'in dişinden tırnağından artırarak kurduğu bütün sanayi kuruluşları özelleştirilip satılmaya başlanmıştır. Sadece fabrikalar değil, o fabrikaların çoğunu kuran Sümerbank ve Anadolu'nun en ücra köşesinde bile bir şubesi bulunan ve tüm kamu çalışanlarına yılda bir kez tepeden tırnağa kadar giyecek yardımı yapan Sümerbank mağazaları da yok edilmiştir.[498] O günlerde AKP'li Kemal Unakıtan Sümerbank hakkında şöyle demiştir: "*Sümerbank tarihten siliniyor... Elinde bir şey kalmadığı için ismini de kaldırıyoruz.*"



Atatürk Ankara'da Sümerbank'ın açılışında. (Sanki yıllar sonra Sümerbank'ı yok edecek olanları düşünür gibi!)

498 Cumhuriyet, uzun yıllar boyunca memurlara giyim yardımı yapmıştır. Kışa yaklaşıldığında memurlara kışlık elbiselerini almaları için ikişer maaş tutarında avans verilmiştir. BCA: 030.10/124.883.1/17.1.1924'ten nakleden Baytal, age., s. 223.



Satıştan sonra Sümerbank

Aynı Kemal Unakıtan, şeker fabrikaları için, "*Kâr edeni de zarar edeni de satacağız*", Tekel için, "*Babalar gibi satarız!*", Tüpraş için, "*Parayı veren düdüğü çalar! TÜPRAŞ'ı Ruslar'a satarmısın diyorlar. Satarım arkadaş!*" demiştir. Gerçekten de dediğini yapmıştır. AKP, Cumhuriyet'in bütün fabrikalarını ve sanayi kuruluşlarını haraç mezat satmıştır.

Atatürk'ün yaptığı fabrikaların sonrakilerce nasıl yok edildiğini anlamak için, Atatürk döneminde işletmeye açılan bazı fabrikaların bugünkü durumlarına şöyle bir göz atalım:

1. **Kayseri Uçak Fabrikası:** 1939 yılında ikmal ve bakım-onarım merkezi olarak kullanılmak üzere Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiş, 1950'lerde ABD isteği doğrultusunda kapatılmıştır.
2. **Alpulu ve Uşak Şeker fabrikaları:** Alpullu ve Uşak Şeker fabrikaları, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 2009 yılı özelleştirme portföyünde yer almaktadır. Satışa çıkarılmıştır.
3. **Bünyan Dokuma Fabrikası:** Sümer Holding AŞ kapsamında tamamı özelleştirilmiştir.
4. **Ankara Çimento Fabrikası:** 08.09.1989 tarihinde %99,30'u özelleştirilmiştir.

5. **Sümerbank:** 17.10.1995 tarihinde tamamı özelleştirilmiş, sonra da yok edilmiştir.
6. **Eskişehir Şeker Fabrikası:** Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 2009 yılı özelleştirme portföyünde yer almaktadır. Satışa çıkarılmıştır.
7. **Turhal Şeker Fabrikası:** Türkiye Şeker Fabrikaları AŞ'ye bağlı olarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 2009 yılı özelleştirme portföyü kapsamına alınmıştır. Satışa çıkarılmıştır.
8. **Kayseri Bez Fabrikası:** Sümer Holding AŞ kapsamındaki varlıklarından bir kısım makine ve teçhizat 1998 yılında TEKEL'e bedelsiz olarak devredilmiş, 1999 yılında kapatma kararı alınmış ve 2002 yılında işletme ve taşınmazları Maliye Bakanlığı'na satılmıştır.
9. **Etibank:** 02.03.1998 tarihinde tamamı özelleştirilmiş, sonra da yok edilmiştir.
10. **Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası:** 2002 yılında kapatılmıştır.
11. **İzmit Birinci Kâğıt ve Karton Fabrikası:** SEKA kapsamında tüm varlıkları ile beraber İzmit Büyükşehir Belediyesi'ne bedelsiz olarak devredilmiştir.
12. **Ereğli Bez Fabrikası:** Sümer Holding AŞ kapsamında 31.10. 1997 tarihinde tamamı özelleştirilmiştir.
13. **Nazilli Basma Fabrikası:** 14.11.2000 tarihinde Özelleştirme İdaresi Yüksek Kurulu kararı ile kapatılarak taşınmazları Adnan Menderes Üniversitesi'ne devredilmiştir.
14. **Gemlik Suni İpek Fabrikası:** Sümer Holding AŞ kapsamında 16.03.1998 tarihinde varlıkları bedelsiz olarak TEKEL'e devredilmiştir.
15. **Bursa Merinos Fabrikası:** Varlıkları 1998, 2004 ve 2005 tarihlerinde Sağlık Bakanlığı ve Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne bedelsiz olarak devredilmiştir. Yani yok edilmiştir.
16. **Divriği Maden İşletmesi:** 07.04.2004 tarihinde tamamı ERDEMİR'e satılmış, ERDEMİR ise 9-10.04.1990 tarihinde satılmıştır.
17. **Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları:** 30.03.1995 tarihinde tamamı satılarak özelleştirilmiştir.

18. **Tekirdağ Şarap Fabrikası:** Alkollü İçkiler Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi kapsamında tamamı özelleştirilmiştir.
19. **Malatya Sigara Fabrikası:** Fabrika British American Tobacco'ya satıldıktan sonra 24.06.2008 tarihinde kapısına kilit vurulmuştur.[499]

Kemalist Kalkınma Modeli ve bu modelin en önemli eserleri olan devlet fabrikaları küreselleşme canavarına yenik düşmüştür. Bu ülkede Atatürk'ün ölümünden sonra kimlerin küreselleşme canavarını besleyip büyüttüğü ve Atatürk'ün genç Cumhuriyeti'nin dev eserlerini bu canavara teslim ettiği herkesçe çok iyi bilinmektedir.

Daha önce de belirttiğim gibi, Osmanlı Devleti'nden, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne üretimsizlik, dışa bağımlı az sayıdaki sanayi kuruluşu ile bolca dış borç miras kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Atatürk, İktisat Bakanı Celal Bayar ve Başbakan İsmet İnönü, milli burjuvazi yokluğunda ülkeyi hızla kalkındırmak için ekonomide Devletçilik ilkesini hayata geçirmişlerdir. Nitekim, o yıllarda kurulan, şeker, dokuma, çimento, demir, çelik, kömür, vb. fabrika ve işletmeler hep devlet tarafından gerçekleştirilmiş girişimlerdir.

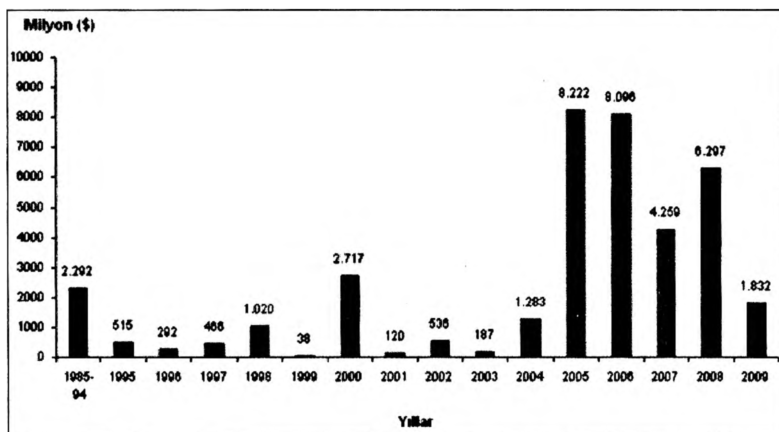
İşte, Atatürk döneminde kurulan fabrika ve işletmelerden nerdeyse tamamı 1985 yılından itibaren başlatılan özelleştirmeler sonucunda yerli ve yabancı özel sektörün eline geçmiş, içi boşaltılan bir kısım kuruluşlar da çeşitli kamu kurumlarına devredilmiştir. Özelleştirme uygulamaları sonucunda, Atatürk döneminde kurulan işletmelerin yanı sıra sonraki yıllarda yine devlet tarafından kurulan diğer işletmeler de yerli ve yabancı özel sektör kuruluşlarının eline geçmiştir. Üstelik Cumhuriyet'in birer gurur abidesi olan bu dev eserler içerde eşe, dosta, yandaşa; dışarıda ise amacı belirsiz yabancı yatırımcılara yok pahasına satılmıştır.

Atatürk dönemiyle sonrakilerin uygulamaları arasındaki temel fark, Atatürk döneminde devlet yabancı sermayenin elindeki varlıkları millileştirip bunlara yenilerini de ilave etmişken, sonrakiler devletin elinde ne varsa satmış ve yerlerine hiçbir şey koymamıştır.

---

499 Bu bilgiler Özelleştirme İdaresinin (http://www.oib.gov.tr) adlı resmi sitesinden alınmıştır. (Erişim Tarihi: 14 Temmuz 2012)

1985-2009 döneminde, Sümerbank, Sümer Holding, Petkim, Petrol Ofisi, Tüpraş, Tekel, Türk Telekom, Turban, Etibank, Eti Alüminyum, Bakır, Gümüş, Elektrometalurji, Krom, Çimento Sanayileri, Erdemir, Kardemir, İsdemir, Tedaş, THY, Havaş, Usaş, Tümosan, Deniz Nakliyatı, Türk Gemi Sanayi, Tdi, Ebk, Sek, Gima, Yemsan, Seka, vb. **246 kuruluştaki** kamu hisseleri özelleştirme kapsamına alınarak 199 kuruluşta hisse senedi, varlık satış/devir işlemi yapılmış ve **188'inde** hiçbir kamu payı kalmamıştır.[500]



1985-2009 yılları arasında Türkiye'de özelleştirme oranları

Atatürk döneminde devlet tarafından yapılan yatırımlar ve fabrikalar sonucunda, 1924-1938 döneminde, o yokluk, yoksulluk ve 1929 yılındaki "Büyük Buhran" koşullarında, ekonomi ortalama %7,9 düzeyinde büyürken 1980-2007 döneminde, varlık koşullarında, ekonomi ortalama %4,1 oranında büyümüştür. Atatürk döneminde büyüme, işsizlik, dış ticaret dengesizliği, bütçe açığı gibi sorunların hiçbiri yokken, bugünkü Türkiye'nin temel ekonomik sorunları bunlardır.[501] Atatürk döneminde buğ-

500 Muhteşem Kaynak, "*Atatürk Döneminde Büyüme ve Beşeri Sermayenin Geliştirilmesine Yönelik Girişimler ve Günümüz İçin Kısa Bir Değerlendirme*", Gazi Üniversitesi İİBF, http://www.muhtesemkaynak.com/59.pdf. (Erişim tarihi, 15 Temmuz 2012) s. 9.
501 agm., s. 10.

day ve pamuk ihraç eden Türkiye bugün buğday, pamuk, mısır hatta inek ithal eder duruma gelmiştir. 2010 rakamlarına göre Türkiye sadece pamuğa yılda 1 milyar dolar ödemektedir. Türkiye'de 1980'de 16 milyon büyükbaş, 50 milyon küçükbaş hayvan varken bugün sadece 10.500.000 büyükbaş, 23 milyon küçükbaş hayvan vardır.[502]

Yakın tarihi, O'nu ve ondan sonrakileri doğru anlamak için her şeyden önce, "*O nasıl yaptı, ötekiler nasıl yıktı?*" sorusuna yanıt vermek gerekir.

Başbakan	Tahsil Edilen Özelleştirme Geliri (Milyar $)
1. Recep Tayyip Erdoğan	13.8
2. Bülent Ecevit	6.
3. Mesut Yılmaz	2.7
4. Turgut Özal	1.
5. Tansu Çiller	1.3
6. Süleyman Demirel	0.6
7. Necmettin Erbakan	0.4
8. Abdullah Gül	0.1
TOPLAM...	26.8

1985-2006 arasında özelleştirmeden elde edilen gelirlerin başbakanlara göre dağılımı[503]

Atatürk'ün kurduğu Cumhuriyet'in fabrikalarını ve sanayi kuruluşlarını satarak elde ettikleri paralarla birkaç viyadük, birkaç köprü, birkaç üst geçit yapanlar, bir taraftan, "*Bizim dönemimiz ekonomide Cumhuriyet tarihinin en başarılı dönemidir! Biz yol yaptık, alt geçit yaptık, üst geçit yaptık, viyadük yaptık!...*" diye övünürken, diğer taraftan Atatürk'ü ve Cumhuriyeti kuranları, "*Bunların dikili bir ağacı bile yok!*" diye eleştirmektedirler.

Ne diyebilirim ki! Pes!..

Atatürk'ün fabrikalarını özelleştirip, satıp yok edenler, o fab-

502 **Cumhuriyet** gazetesi, 21 Eylül 2010.

503 Süleyman Yaşar, "*Özelleştirme Gelirleri İsraf Edildi*", **Radikal** gazetesi, 28 Kasım 2006 (Grafik bu yazıdan alınmıştır).

rikalardaki on binlerce işçinin de işsiz kalmasına neden olmuşlardır. İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası'nın (İSMMMO) Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, TBMM kayıtlarından yararlanarak hazırladığı *"Özelleştirme Anayasası"* raporu, bu kapitalist düzenin temsilcisi hükümetlerin 24 yıllık özelleştirme saldırısının özetini sunarken ilginç bir ayrıntıya da yer vermiştir. Rapora göre özelleştirmeler sonucu hükümetin kasasına giren gelir yine burjuvazinin kasasına değişik biçimler adı altında (kredi gibi, ihracatı teşvik primleri gibi) akarken, aynı nedenle işsizlik de artmaya başlamıştır. 1986 ile 2006 yılları arasında gerçekleştirilen devlete ait şirket ve kurumların özelleştirilmesi sonucu buralarda çalışan işçilerin sayısı da önemli ölçüde azalmıştır. Söz konusu yıllar arasında özelleştirilen ve aralarında Tüpraş, Petrol Ofisi, Erdemir, Kardemir, İşdemir gibi devlerin de bulunduğu 45 şirket statüsündeki işletmede özelleştirme öncesi 50.000'i aşan personel sayısı 38.000'e gerilemiştir. Yine söz konusu dönemde özelleştirilen 25 kurumdaki toplam personel sayısı ise 15.000'den 5000'e inmiştir. Diğer bir ifadeyle söz konusu kurumlarda istihdam edilen 22.000 kişi işsiz kalmıştır.

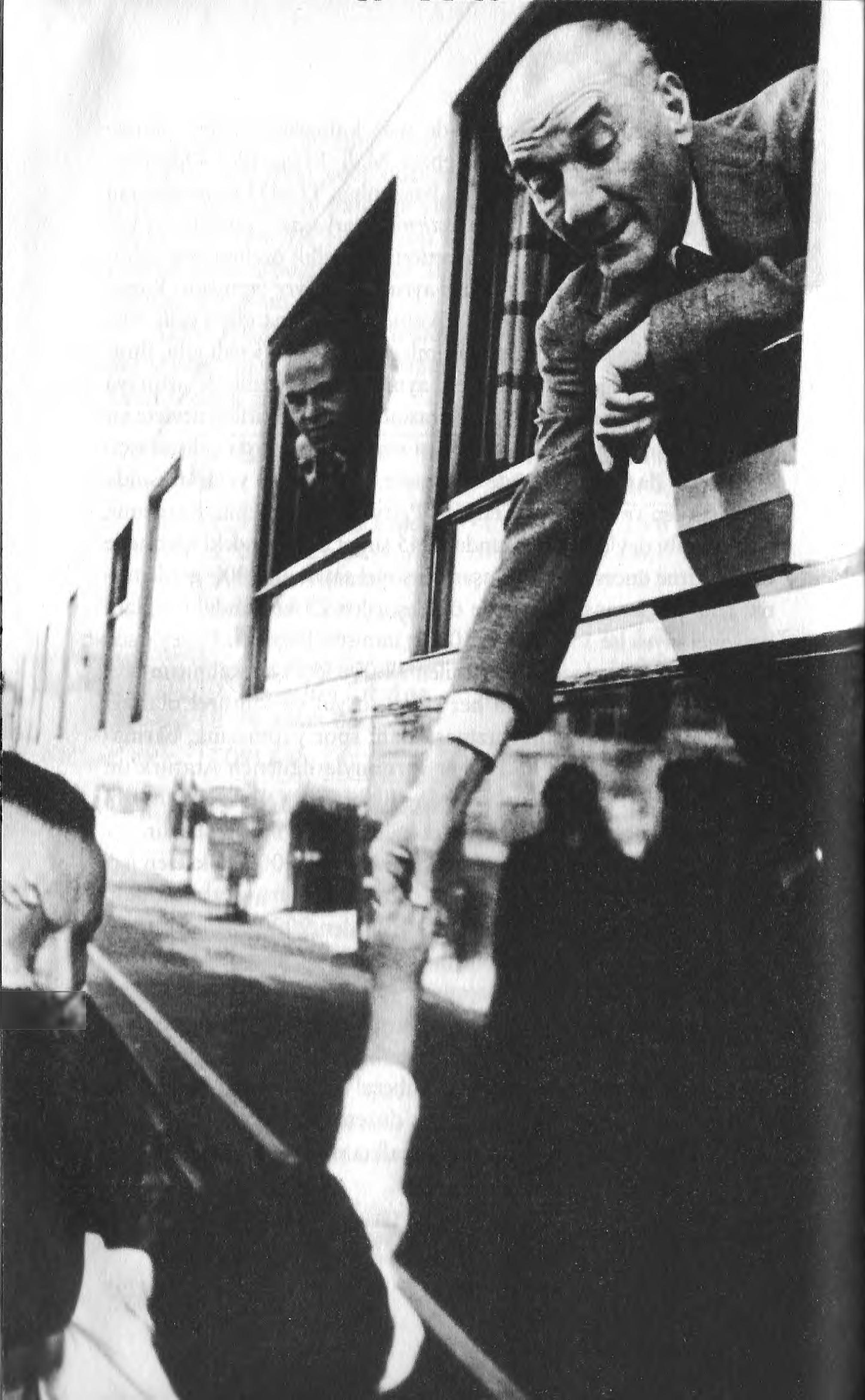
İşçiye ve yöre halkına her türlü sosyal ve kültürel olanağı sağlayan, işçinin okuma yazmasından, spor yapmasına, barınacağı yerden, sağlığına kadar her sorunuyla ilgilenen Atatürk'ün sosyal fabrikalarını yıkanlar, yerine hiçbir şey yapmadıkları gibi on binlerce işçinin işsiz, ekmeksiz kalmasına yol açmışlardır.

Oysa ki Atatürk döneminde, 1932'de 55.000'e yükselen işçi sayısı, 1933'te 70.000'e yükselmiştir. Taşkömürü ocaklarındaki işçi sayısı neredeyse 9 kat artarak 1300'den 9000'e yükselmiştir. Yeni sanayi dallarının da oluşmasıyla genç Cumhuriyet'in toplam işçi sayısı 135.000'e ulaşmıştır.[504]

Atatürk'ü ve onun kurduğu Cumhuriyet'i "halk düşmanı", "tepeden inmeci", "baskıcı", "diktatör" diye adlandıran sözüm ona "demokrat", "milletin adamı" ve "liberal" hükümetler Atatürk'ün tam bağımsız, halkçı ve demokratik düzenini 50-60 yılda yerle bir etmişlerdir. Ama sorsanız en büyük halkçı onlardır...

---

504 August R. von Kral, **Kemal Atatürk'ün Ülkesi, "Modern Türkiye'nin Gelişimi"**, çev. S.Eriş Ülger, İstanbul, 2010, s. 199.



PROJE 3

DEMİRAĞ (DEMİRYOLU) PROJESİ

"Selanik'te tatil göz açıp kapayıncaya kadar bitti. Mustafa Kemal bir trenle Manastır'a gidecekti.

O gün Selanik tren istasyonunda ayrılık rüzgarları esiyordu. Mustafa Kemal, Selanik tren istasyonuna, annesi Zübeyde Hanım, kız kardeşi Makbule ve üvey babası Ragıp Bey'le birlikte gelmişti.

Anne Zübeyde Hanım oğluna sarılıp ağladı. Anne oğluna, onu çok sevdiğini, kendisini merak içinde bırakmamasını, sık sık mektup yazmasını ve tatillerde mutlaka Selanik'e gelmesini söyledi. (...)

Arka arkaya çalan düdük sesleri... İstasyona yayılan kesif bir duman... Gittikçe hızlanan vagonlar ve sallanan eller... Zübeyde Hanım kızı Makbule'ye sarılmış, gözleri hafif nemli... Üvey baba Ragıp Bey düşünceli...

Derken tren gözden kayboluyor... Birkaç dakika sonra uzayıp giden soğuk çelik tren rayları artık boş... Geride kalanlar üzgün... İnsanlar özlem kokan gözyaşlarını istasyonda bırakıp oradan ayrılıyorlar, istasyon eski yalnızlığına geri dönüyor.

Mustafa, trende kitap okuyor... Tren dağları, tepeleri geride bırakarak Manastır'a doğru yol alıyor kara bir duman soluyarak..."[505]

"*Sarı Paşam-Mustafa Kemal, İttihatçılar ve II. Abdülhamit*" adlı tarihi romanımda, genç Atatürk'ün Selanik'ten Manastır'a ilk gidişini böyle tasvir etmiştim. Atatürk, Manastır Askeri İdadisi'nde yatılı okumak için 1896 yılında Selanik'ten bir trenle Manastır'a gitmiştir. Bu onun ilk tren yolculuklarından biridir. Genç Atatürk daha sonra Manastır-Selanik, Selanik-İstanbul arasında da tren yolculukları yapacaktır.

---

505 Sinan Meydan, Sarı Paşam, "Mustafa Kemal, İttihatçılar ve II. Abdülhamit", 4. bas., İstanbul, 2010, s. 84, 85.

Üsküp-Selanik Hat Müfettişi Atatürk

Osmanlı Devleti'nin demiryoluyla ilk tanışan kentlerinden biri olan Selanik daha 1871'de demiryoluyla Üsküp'e bağlanmış, sonra 1888'de Belgrad demiryolu ile birleşmiş, 1890'da Selanik-Manastır ve 1896'da Selanik-İstanbul hatları işletmeye açılmıştır. Böylece liman şehri Selanik, hem Güney-Doğu Avrupa'nın en önemli ticaret merkezi hem de Osmanlı Devleti'nin başta gelen ihracat ve ithalat merkezi durumuna gelmiştir.[506]

19. yüzyılda demiryolu ve trenle tanışan Selanik, çok geçmeden tramvayla da tanışmıştır. Selanik'in düz kesiminde 1863'te atlı olarak işletilen tramvay, 1907'de elektrikliye çevrilmiştir. Kentin batısındaki ve dışındaki tren istasyonundan başlayan bir tramvay hattı Kalemeriye semtinin içinden geçerek kordon boyunca doğuya uzanmış, ikinci bir hat ise, istasyondan başlayıp Vardar Caddesi üzerinden geçerek Kalemeriye kapısından dışarı çıkıp Hamidiye Bulvarı'ndan kıyıya doğru aşağıya inerek kordondaki hatla birleşmiştir.[507]

Selanik'te doğup büyüyen Atatürk, demiryolunu, treni ve tramvayı çok erken yaşlarda tanımış, raylı sistemin yararlarını görmüş, ulaşımın hızlanmasının ve kolaylaşmasının insan hayatını her yönden olumlu etkilediğine tanık olmuştur.

22 Haziran 1908'de Atatürk'e, Üçüncü Ordu Karargâhı'nın Selanik şubesindeki görevinin yanı sıra Üsküp-Selanik arasında "*Doğu Demiryolu Müfettişliği*" görevi verilmiştir.[508] Osmanlı Devleti'ndeki bütün demiryolları gibi Atatürk'ün müfettişliğini yaptığı Üsküp-Selanik demiryolu da yabancılar tarafından yapılıp işletilmektedir. Bu duruma tepki duyan Atatürk, mevcut demiryollarının millileştirilerek bütün ülkenin demir ağlarla örülmesi gerektiğini düşünmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra düşünceden uygulamaya geçireceği "Demirağ Projesini"

---

506 Semavi Eyice, "*Atatürk'ün Doğduğu Yıllarda Selanik*", **Doğumunun Yüzüncü Yılında Atatürk'e Armağan,** İ.Ü Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1981, s. 467.
507 **agm.**, s. 489.
508 Utkan Kocatürk, **Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü,** Ankara, 1999, s. 7.

ilk olarak, Üsküp-Selanik arasında demiryolu müfettişliği yaptığı o günlerde düşünmeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin son zamanlarındaki en büyük sorunlarından biri yolsuzluktur. Ne şoseler ne karayolları ne de demiryolları yeterli düzeydedir. Balkan Savaşları'nda, I. Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Savaşı'nda "yolsuzluk" en çok da orduyu olumsuz etkilemiştir. Örneğin I. Dünya Savaşı'nda cepheden cepheye koşan Münim Mustafa, anılarında "yolsuzluktan" şöyle yakınmıştır:

"Yazlık çamaşırlarını henüz sırtından çıkartmaya vakit bulamayan kutup soğuklarını andıran bu kar o kadar tesir etmişti ki, hepsi feryat ediyordu. Başlıca sebep şu idi: Şosesizlik, yolsuzluk, susuzluk, vasıtasızlık. Yürüdüğümüz, geçtiğimiz yerler, tarlaların üstünde köylerin arabasıyla geçerken iz bıraktığı topraklardı. O anda memleketin yollarını ihmal edenlere ne kadar lanetler ediyorduk. Ne yazık ki işkenceyi çeken gene zavallı bizler, millet idi. (...)"[509]

"Bazen birkaç arkadaş bir araya geldiğimiz vakit uzun uzun görüşürdük. İçinde bulunduğumuz harplerden, vasıtasızlıktan, şosesizlikten, milletin çektiklerinden bahis açıldığı vakit evvelce Balkan Harbi'nde bulunmuş bizden yaşlı ve tecrübeli olan zabit arkadaşlarımız: 'Evet!' derlerdi. 'Bir millet çektiği ızdırabı unutmazsa ilerler. Biz Balkan Harbi'nde de şosesizlikten, vasıtasızlıktan nihayetsiz müşkülata (sonsuz zorluklara) uğramıştık. Bunlar aynen vardı. Fakat görüyoruz ki, o hadise bize bir ibret dersi vermemiş. Daha İstanbul'un yakınında aynı vaziyeti görüyoruz. Siz gençsiniz, sivilsiniz, ilerde memleket için çalışacaksınız, gördüklerinizi, çektiklerinizi yazarak çocuklarınıza okutmalısınız. Ta ki bütün bir nesil mazisini unutmasın. O hallerden bir netice çıkarsın.' Hakikaten yollarda çektiğimiz zahmetler, tahammül edilmez müşkülat (dayanılmaz zorluklar) bize ne kadar acı geliyordu."[510]

---

509 Münim Mustafa, Cepheden Cepheye 'Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları", haz. Metin Martı, 3. bas., İstanbul, 2002, s. 132.
510 age., s. 133.

Atatürk, "yolsuzluğun", özellikle de "demiryolu yokluğunun" ne demek olduğunu, nelere mal olduğunu cepheden cepheye koşan bir Osmanlı subayı olarak çok yakından görmüştür. Osmanlı Devleti'nin, I. Dünya Savaşı'nda Ankara'nın doğusunda demiryolu olmadığı için orduyu Doğu Cephesi'ne soğuk kış koşullarında yürüterek götürmek zorunda kaldığını, zor şartlarda çok uzun bir yürüyüş sonunda yorgun düşen ordunun Sarıkamış bozgununu yaşadığını; yine demiryolu olmadığı için Güney Cephesi'ne sevk edilecek ordunun da Toroslardan sonra yürütülerek yorgun düşürüldüğünü hiç unutmamıştır.

Atatürk, Osmanlı Devleti topraklarında demiryolu yapan Batılı şirketlerin tamamen kendi ülkelerinin emperyalist çıkarlarını düşünerek bu demiryollarını inşa ettiklerini anlamıştır: Berlin-Bağdat demiryolunu yapanların, Paris-İstanbul arasında Doğu Ekspresi'ni işletenlerin, Ankara'nın doğusuna demiryolu yapmayanların, Anadolu'da özellikle Ege Bölgesi'ni demiryoluyla donatanların, birbirine bağlı işlevsel ve uzun hatlar yerine, birinden bağlantısız, kesik kesik kısa hatlar yapanların sadece kendi emperyalist çıkarlarını düşünerek hareket eden Batılılar olduğunu anladığında, kafasında "Demirağ (Demiryolu) Projesi" şekillenmeye başlamıştır. O, yabancıların emperyalist çıkarlarına değil, Türk ulusunun yüksek çıkarlarına hizmet eden, tamamen Türklerin kontrolünde, yerli sermaye ve yerli emek ile inşa edilmiş, ulusal bir "Demirağ Projesi" düşünmüştür.

Atatürk, "*Bütün yurdu demirağlarla örmek*" olarak özetlediği "Demirağ (Demiryolu) Projesi"ne çok büyük bir önem vermiş ve bu projesini cumhuriyetin ilanından sonra düşünceden uygulamaya geçirmiştir.

"Demirağ (Demiryolu) Projesi", Cumhuriyet'in başarıya ulaşmış en büyük projelerinden biridir.

Demiryolu ve Sömürgecilik: Emperyalist Demirağlar

Sanayi Devrimi'nin en önemli keşiflerinden biri lokomotiftir. Lokomotifin keşfinden sonra 1830'lardan itibaren Avrupa'da

ve ABD'de demiryolu yatırımlarına büyük önem verilmiştir. Almanya'da ilk demiryolu 1835'te Nurnberg ile Furth arasında, Fransa'da ilk demiryolu 1832'de St. Etienne ve Lyon arasında yapılmıştır. Belçika'da ise ilk demiryolu 1835'te Brüksel ile Malines arasında kullanılmıştır. ABD'de ilk demiryolu 1830'da Baltimore ile Ohio şehirleri arasında hizmete girmiştir.[511]

Emperyalizmin top, tüfek, ekonomi, eğitim, tarih, arkeoloji ve propaganda gibi silahlarının yanında genelde gözden kaçan çok güçlü bir silahı daha vardır: Demiryolları. Emperyalizm 19. ve 20. yüzyıllarda sömürmek istediği ülkeyi demirağlarla sımsıkı bir şekilde sarıp sarmalamıştır. Emperyalizmin tamamen kendi kapitalist çıkarları doğrultusunda planlayarak yapıp işlettiği demiryolları, sömürülen ülkenin kanını emen demir damarlar gibidir. Emperyalizm sömürdüğü ülkelerin hammaddelerini ve ürünlerini çok çabuk bir şekilde fabrikalara ve pazarlara nakledebilmek için sömürü sisteminin bir parçası olarak demiryollarından yararlanmıştır. 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında emperyalist demirağ sisteminin en iyi işlediği ülkeler, emperyalizmin kıskacındaki Hindistan ve Osmanlı'dır.

Hindistan 19. yüzyıldan itibaren İngiliz sanayi burjuvazisinin kapitalist çıkarları doğrultusunda demiryollarıyla donatılmıştır. "*Hindistan demiryolları emperyalizmin bir aracı olarak bizzat sömürgeciler tarafından inşa edilmiştir.*"[512] Bu sayede Hindistan İngiliz sermayesine açık pazar haline gelmiştir. İngilizler, 1853 yılında ancak 20 mil uzunlukta olan Hindistan demiryollarını 1867 yılında 3936 mile, 1900 yılında da 24.760 mile ulaştırmışlardır. 1867 yılına gelindiğinde Hindistan'da demiryolu yapıp işleten İngiliz şirketlerinin toplam yatırımları 75 milyon sterline ulaşmıştır. 20. yüzyıl başında İngiltere'nin Hindistan'daki toplam demiryolu yatırımı 220 milyon sterline ulaşmıştır. 1913 yılına kadar yapılan 34.600 mil uzunluğundaki demiryolunun 17.600 mili geniş hat, 14.400 mili standart hat, geriye kalan 2600 mili ise dar hat ola-

---

511 Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, İstanbul 1993, s. 17.

512 Hafize Key, "*Osmanlı'da Demiryolculuk Faaliyetlerine Bir Bakış*", **TC Balıkesir Üniversitesi F.E.F Karesi Tarih Kulübü Bülteni**, Balıkesir, 2007/1, s. 42.

rak yapılmıştır. Bir taraftan İngiliz sömürge hükümetinin diğer taraftan özel şirketlerin yaptığı demiryollarının %5 kâr getirmeleri İngiltere Hükümetince garanti edilmiştir. Demiryolu şirketleri yıllık ortalama %5 kâr elde edemediklerinde açıklarını İngiltere Hükümeti kapatmıştır. Hindistan'daki İngiliz sömürge hükümetinin çabaları ve İngiliz Hükümeti'nin desteklediği özel şirketler tarafından Hindistan'da yapılıp işletilen bu demiryolları, hem Hindistan'daki politik ve askeri denetimi kolaylaştırmış, hem Hindistan'ın zengin hammaddelerinin İngiltere'deki fabrikalara ulaştırılmasını sağlamış, hem de İngiliz sanayi mallarının Hindistan'daki en uzak pazarlara girmesini kolaylaştırmıştır. Tamamen İngiltere'nin emperyalist çıkarları dikkate alınarak İngilizlerce inşa edilen Hindistan demiryolları hem hammadde üretimini artırmış, hem de belirli bölgelerde belirli ürünlerin yetiştirilmesinde etkili olmuştur. Böylece Pencap buğday, Bengal jüt, Assam çay, Madras kök bitkiler konusunda uzmanlaşmıştır. Demiryollarının yerli sanayinin gelişimine de katkı sağlamaya başladığını gören İngilizler bu gelişimi engellemek için çok karmaşık bir tarife sistemi uygulamaya başlamışlardır: Limanlar ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında taşınan mallardan daha az taşıma ücreti alınırken, ülkenin kendi ürünlerini merkezler arasında taşıyan demiryollarında ise çok yüksek taşıma ücretleri alınmıştır. Limanları hammadde kaynaklarına bağlayan ana demiryolları standart genişlikte olmasına karşılık, iç ulaşımı sağlayan ikincil yollar çeşitli genişliklerde yapılmıştır. Bu demiryollarının kesiştiği noktalarda bir trenden diğer trene aktarma yapmak çok pahalıya mal olmuştur. Sonuçta ihracat ve ithalat malları hiç aktarma yapmadan limanlara ve yerleşim merkezlerine ulaşırken, iç tüketim için bir kentten diğer kente buğday veya pamuk taşımak büyük harcamalar gerektirmiş ve büyük zaman kaybına neden olmuştur. Öyle ki, çok zengin kömür yataklarına sahip Raniganj'dan komşu eyaletlere kömür götürmek İngiltere'den kömür ithal etmekten çok daha pahalıya mal olmuştur. ABD'li bir gözlemcinin ifadesiyle: *"Demiryolları Hindistan'ın doğal kaynaklarını dünya pazarına açtı ve İngiltere'nin Hindistan için mal üreten bir ülke*

olmasını sağladı, ama Hindistan'ın da kendisi için mal üreten bir ülke olmasını önledi."

Gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarının tamamlanmasından sonra İngiltere Hindistan'a giderek artan miktarlarda sermaye ihraç etmiştir. 1898-1913 yılları arasında İngiltere Hindistan'da –tahminen– 2 milyar sterlin yatırım yapmıştır. Aslında bütün bir 19. yüzyıl boyunca İngiltere –ki bu yüzyıl İngiliz sömürge çağıdır– en çok sermaye ihraç eden ülkedir. Bu sermaye ihracı önceleri borç verme biçiminde sonraları ise demiryollarına ve madenlere yapılan yatırımlar biçiminde gerçekleşmiştir. I. Dünya Savaşı öncesinde İngiltere yabancı ülke demiryollarına 1.5 milyar sterlin, madenlere 273 milyon sterlin, ticari şirketlere 150 milyon sterlin yatırım yapmıştır.

İngiltere'nin 19. yüzyılda Hindistan boyutunda olmasa da sömürdüğü ülkelerden biri de Osmanlı Devleti'dir. Nitekim I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı'daki toplam İngiliz yatırımları 24 milyon sterlin olarak tahmin edilmektedir. Bu 24 milyonun 10 milyonu Osmanlı borçlarının ödenmeyen bölümü, 5 milyonu demiryolları yatırımı, kalanı ise bankacılık, madencilik, tarım ve sanayi yatırımıdır.[513]

Özetle, 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında demiryolu ile emperyalizm arasında doğrudan bir ilişki vardır. Emperyalizm, bir taraftan topuyla tüfeğiyle ele geçirdiği ülkelerde tamamen kendi çıkarlarına hizmet edecek nitelikte demiryolları yaparken, diğer taraftan borçlandırıp, kendisine bağımlı yaptığı ülkeleri daha rahat sömürebilmek için o ülkelerde yine tamamen kendi çıkarlarına hizmet edecek nitelikte demiryolları yapmıştır. Sanayileşmesini tamamlayamamış, dış borçlarla ve yabancı yatırımlarla "bağımlı" hale gelmiş ülkeler kendi demiryollarını kendileri yapamadıkları için emperyalizmin açgözlü şirketlerine çok özel ve çok geniş ayrıcalıklarla demiryolu yaptırmışlardır. Bu ülkelerden biri de Osmanlı Devleti'dir.

---

513 Demiryolu ve emperyalizm ilişkisinin ayrıntıları için bkz, Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Bilim Yayınları, Ankara 1982.

Osmanlı demiryolu tarihi bir anlamda emperyalizmin Türkiye'ye girişinin de tarihidir.

Demiryollarıyla Sömürülen Devlet: Osmanlı

Osmanlı Devleti, yetersiz ulaşım ağını biraz olsun iyileştirmek için Tanzimat Dönemi'nde "*Yol ve Köprüler Nizamnamesi*"ni çıkarmıştır.[514]Osmanlı'da demiryolu inşa etme düşüncesi de ilk kez Tanzimat döneminde gündeme gelmiştir.[515] Bu doğrultuda 1865'te Nafia Nezareti kurulmuştur. Padişah Abdülmecid'in odasının duvarlarını Liverpool-Manchester treninin değişik görüntüleri süslemiştir. Padişah, benzer trenlerin kendi ülkesinde de hizmet vermesini istemiştir. 1860'da Abdülmecit'in nazırlarından Ali ve Fuat Paşalar bir demiryolu programı hazırlamışlardır. Bu programa göre Balkan Yarımadası'nın bir ucundan öteki ucuna gitmesi planlan bir demiryolu İstanbul ile Tuna arasında ulaşımı sağlayacak, İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktır. Bu plana göre İstanbul ile Bağdat arasında da bir hat döşenecektir. Fakat böylesine büyük bir projeyi başarmak için Osmanlı Devleti'nde ne gerekli mali kaynak ne de teknik eleman vardır.[516]

Padişah Abdülaziz'in demiryolları konusundaki istekleri doğrultusunda hareket eden Sadrazam Ali Paşa, Osmanlı'yı Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu için harekete geçmiş ve Nafia Nazırı Davut Paşa'yı, Batılı ülkelerin finans çevreleriyle temas kurmak üzere Avrupa'ya göndermiştir. Yine Padişah Abdülaziz 1871 yılında Osmanlı Asyası'nda demiryolu yapımı düşüncesiyle bir irade yayımlamıştır. Gerçekleştirilmesi düşünülen ana hat İstanbul-Bağdat arasındadır. Demiryolu yan hatlarla Karadeniz ve Akdeniz ile Basra Körfezi'ne bağlanacaktır. Bu projenin devlet tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

---

514 C. Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961, s. 17.

515 İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, 1985, s. 69.

516 Paul İmbert, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri**, İstanbul, 1981, s. 68.

Ağustos 1871'de inşaata başlanmış, ancak inşaatın çok yavaş ilerlemesi üzerine Abdülaziz, 1872 yılı Şubatı'nda Alman mühendis Wilhelm von Pressel'i "*Asya Osmanlı Demiryolları*" genel müdürlüğüne getirip planları doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmiştir. Pressel'in padişahın istekleri doğrultusunda hazırladığı ayrıntılı demiryolu projesi başlangıç noktası olarak İstanbul'u almıştır. 4670 kilometreyi bulan bu proje Haydarpaşa'dan başlayıp Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşacaktır. Osmanlı Devleti'nin bu projenin altından kalkamayacağı ortadayken inşaata başlanmış ise de 1875'te Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle Pressel'in projesi rafa kaldırılmıştır.[517]

Osmanlı Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa 26 Haziran 1880' de Sadrazam'a Anadolu'da demiryolu yapımı konusunda bir layiha sunmuştur. Paşa bu layihasında, Konya, Adana, Halep ve Fırat'ın sağ kıyısının izlenmesini, "*...Bu yolun yapımının tek bir şirkete değil de, çeşitli milletlere ait şirketler arasında dağıtılmasını,*" önermiştir.[518] Hasan Fehmi Paşa, Osmanlı Asyası'nı baştan başa kat edecek olan bu projede, iki ana güzergâh üzerinde durmuştur. Bu güzergâhlardan birincisine göre, demiryolu İzmir, Afyonkarahisar, Eskişehir, Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul'dan geçip, Bağdat'a ulaşacaktı. İkinci güzergâh ise; İzmir, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Adana, Halep, Ambarlı'dan Fırat'ın sağını izleyerek, Bağdat'a ulaşacaktı.[519]

Yine Osmanlı Devlet adamlarından Ferik Necip Mehmet Paşa'nın Anadolu'da demiryolu yapılmasına dair çok ayrıntılı bir projesi vardır, ancak bu proje de hayata geçirilememiştir.[520]

---

517 A.D. Noviçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Ankara, 1979, s. 32; Paul Imbert, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri**, çev: Adnan Cemgil, İstanbul, 1981, s. 68; Murat Özyüksel, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988, s. 15-17.

518 Noviçev, **age.**, s. 21.

519 Celal Dinçer, "*Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha*", **Belgeler**, Cilt: VIII, 1968-1971, Sayı: 9-12, s. 152-163.

520 İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İstanbul, 1983, s. 94-95.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması ile başlamıştır. Bu dönemde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) inşa edilmiştir.

Osmanlı Devleti, yeterli teknoloji, bilgi, teknik eleman ve sermayeye sahip olmadığı için Tanzimat döneminden itibaren gündemde olan bu demiryolu projelerini kendi imkânlarıyla bir türlü hayata geçirmeyi başaramamıştır. Birkaç küçük deneme başarısızlığa uğrayınca da hemen emperyalist Batı'dan yardım istemiştir.

Hicaz demiryolu dışında Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryollarının tamamı yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin %41'i demiryolu yapımlarında kullanılırken, bu oran 1914'te %63'e çıkmıştır. Yine 1890'da toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin %18.8'i Fransız, %50.6'sı İngiliz, %22.4'ü Alman ve %8.2'si diğer ülkelere aitken 1914'te %49.6'sı Fransız, %9.8'i İngiliz, %36.8'i Alman ve %3.8'i diğer ülkelere aittir.[521] Görüldüğü kadarıyla başlangıçta ağırlıklı olarak İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilen Osmanlı demiryolları daha sonra Fransız ve Alman sermayesi ile yapılmıştır.

19 ve 20. yüzyılda hâlâ Ortadoğu'ya sahip olan Osmanlı Devleti'nin topraklarında demiryolu inşa çalışmaları, emperyalist güçlerin Osmanlı'ya sızma mücadelesinin en etkili yolu haline gelmiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin demiryolları Osmanlı'nın çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik, siyasi ve askeri çıkarlarına göre şekillenmiştir. Ekonomik yönden çok güçsüz olan Osmanlı Devleti, Avrupa devletlerinin sömürgeci demiryolu imtiyaz sözleşmelerine boyun eğmek zorunda kalmıştır. Bu bakımdan

521 Şevket Pamuk, "*Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden ÜlkelereGöre Dağılımı (1854 - 1914)*", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel sayı, Ankara, 1978, s. 143-144.

demiryolu yapımı Osmanlı Devleti'nin sosyo-kültürel ve ekonomik gelişmesini sağlamaktan çok Osmanlı'nın dışa bağımlılığını artırmıştır.[522]

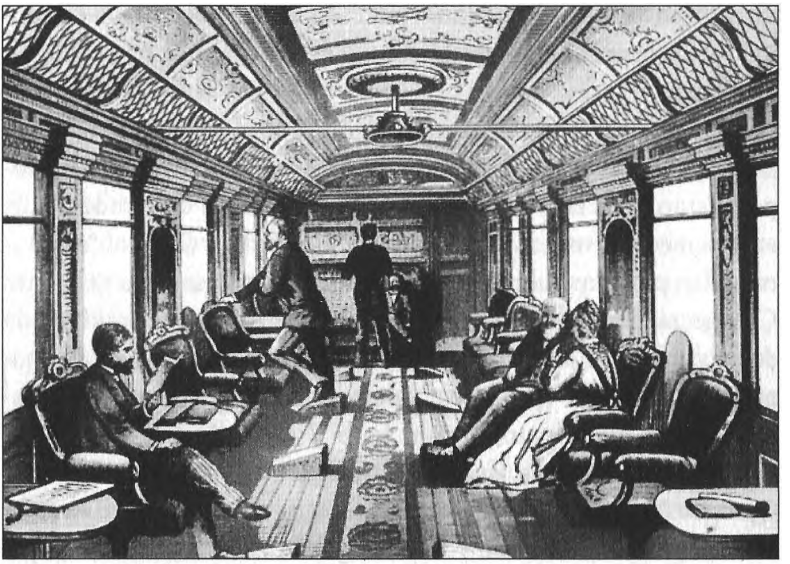
Osmanlı Devleti topraklarına önce oryantalizmin sonra da emperyalizmin vagonları gelmiştir. 1860'da Belçika Kralı II. Leopold İstanbul'u ziyaret etmiştir. Kral Leopold, o dönemde henüz emekleme dönemindeki Belçika'nın hasta adam Osmanlı'nın mirasından pay alıp alamayacağını görmek için İstanbul'a gelmiştir. Çok geçmeden bunun en kolay yolunun Osmanlı topraklarında demiryolu yapmak olduğunu anlamıştır. Nitekim Doğu'nun gizemlerini görmek için servet ödemeye hazır Batılı aristokratları Paris'ten alıp oryantalizmin kalbi İstanbul'a taşıyan *Orient Express*'i bir Belçikalı hayata geçirecektir. 1870 yılında Belçikalı Georges Nagelmackers, yolcularını Paris'ten alıp Orta Avrupa ülkelerinde pasaport kontrolünden geçirmeden İstanbul'a ulaştıracak *Orient Express*'i kurmuştur. Paris-İstanbul arasındaki demiryolunun tamamlanmasından ardından ilk yolculuk 1883'te başlamıştır.[523] Dönemin en lüks trenlerinden biri olan *Orient Ekspress*, bir taraftan trende yolculuk yapan Batılılara üstünlüklerini, zenginliklerini hatırlatırken, diğer taraftan Doğululara geri kalmışlıklarını, fakirliklerini hatırlatmıştır.

"Oryantalizmin vagonları İstanbul'a 1883'te ulaşır. Batı'nın paralı çocukları, fakir Osmanlı topraklarını 'Wagon-lits'lerinden esneyerek seyreder. Krallar, devlet adamları ve ünlü sanatçılar, Doğu egzotizmini bu trenle zirveye taşır..."[524]

Oryantalizmin pahalı-süslü vagonlarından sonra emperyalizmin kara, kömür kokan vagonları boy göstermiştir Osmanlı topraklarında...

---

522 Cihan Duru, Kemal Turan, Abdurrahman Öngeoğlu, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası 1**, Ankara, 1982, s. 150.
523 "*Orient Express-Tarihi Trend*", **NTV Tarih**, S.9, Ekim 2009, s. 52.
524 agm., s. 51.



Orient Express'in lüks vagonlarından birini gösteren çizim

İngiltere ve diğer Batılı ülkelerle imzalanan 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması'ndan sonra yabancı şirketler Osmanlı'dan demiryolu imtiyazı almak için birbiriyle yarışmaya başlamıştır. Çünkü bilindiği gibi Balta Limanı Ticaret Antlaşması, hem gümrük duvarlarını düşürüp yabancı malların büyük miktarlarda ithalatına kapı aralamış, hem de iç piyasada mal dolaşımı konusunda yabancı tüccarlara yerli tüccarlardan çok daha geniş ayrıcalıklar getirmiştir. Bu nedenle emperyalist Batı, İngiltere'nin Hindistan'da yaptığı gibi Osmanlı hammaddelerini kendi fabrikalarına, kendi ürünlerini de Osmanlı pazarlarına daha çabuk ve daha hızlı bir şekilde ulaştırmak için bir an önce Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etmenin yollarını aramıştır.

Osmanlı Devleti'nde ilk olarak 1851 yılında Mısır Valisi Abbas Paşa, İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu yaptırmak istemiş ve bu demiryolunun yapım imtiyazını İngilizlere vermiştir. Chesney adlı İngiliz subayın girişimleriyle demiryolu inşasına başlanmıştır. 1854'te işletmeye açılan İskenderiye-Ka-

hire demiryolu 1905'te 4400 kilometre uzunluğa erişmiştir.[525] İskenderiye-Kahire hattı Osmanlı toprakları içinde yapılan ilk demiryoludur.

1854'te Mısır'da inşa edilen İskenderiye-Kahire hattından sonra demiryolu inşa projeleri Avrupalı sömürgeci devletlerin çıkarları doğrultusunda gelişmiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında yapılan ilk demiryolu Köstence-Cernavoda arasındaki 66 kilometrelik bir hattır. 1856'da imtiyazı İngilizlere verilen Köstence-Cernavoda hattı, bu bölgeden İngiltere'ye yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak üzere döşenmiştir. Bu hat, İngiliz sanayi ürünlerinin bölgeye girişini kolaylaştırmanın yanı sıra ayrılıkçı milliyetçi hareketlenmelere de yol açmıştır. Görülen o ki, emperyalizm demir ağlarıyla bir taraftan Osmanlı'dan ekonomik çıkarlar elde ederken diğer taraftan Osmanlı'daki ayrılıkçı hareketleri körüklemiştir. Nitekim demiryollarının ilk girdiği bölgeler ayrılıkçı ulusal hareketlerin en çok geliştiği bölgeler olmuştur.[526]

Köstence-Cernavoda hattından sonra, Karadeniz kıyısında Varna Limanı ile Tuna üzerindeki Ruscuk kenti arasında yapılması düşünülen bir demiryolunun imtiyazı yine İngilizlere verilmiştir.[527] Bu yollar sayesinde İngilizler ülkelerine yapılacak hububat sevkiyatının daha ucuza gelmesini amaçlamıştır.

Osmanlı Devleti, Rumeli demiryollarının yapımı için de yine emperyalist Batılı ülkelere başvurmuştur. 1855 Ekim'inde basın aracılığıyla Avrupa sermaye çevrelerine bir çağrıda bulunan hükümet, İstanbul-Belgrat arasında bir demiryolu yaptırmak istediğini, bu amaçla Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyduğunu ve ilgileneceklere gerekli kolaylığı göstereceğini duyurmuştur. Bu çağrıya yanıt veren İngiliz parlamenteri Labro, 22 Aralık 1856 tarihinde Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya gönderdiği bir mektupta, Tuna, Karadeniz ve Akdeniz ile Rumeli'nin belli

---

525 Key, **agm.**, s. 43.

526 Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme**, İstanbul 1994, s. 36; Key, **agm.**, s. 43.

527 Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, İstanbul, 1953, s. 12.

başlı şehirlerini İstanbul'a ve birbirine bağlayacak bir demiryolunun sağlayacağı avantajlardan söz etmiştir. Osmanlı Devleti, Rumeli demiryolları imtiyazını Belçikalı banker Baron Hirsch'e vermiştir. 2000 kilometrelik bu demiryolu 7 yılda inşa edilecek, ana hat İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş güzergâhından geçecek ve Dedeağaç, Yanbolu ve Selanik şube hatlarına bağlanacaktır.[528] "*Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi*"ni kuran Hirsch, 1870'te başladığı inşaatı 1872'de bitirmiştir. Rumeli demiryolları Avusturya demiryollarına bağlanamadığı için Avrupa'dan kopuktur. Bu bağlantı ancak 1888'de gerçekleşmiştir.[529]

Hirsch, Rumeli demiryollarını inşa ederken kelimenin tam anlamıyla Osmanlı'yı dolandırıp çok ciddi miktarlarda haksız kazanç elde etmiştir. Prof. Vahdettin Engin bu konuda şu ilginç bilgileri vermiştir:

"*Rumeli demiryollarının yapımı için itibari değeri 400 frank olan 1.980.000 adet ikramiyeli tahvil çıkarılmıştı. Bunların faiz ve ikramiyeleri ile* ***devlete senelik maliyeti 28 milyon frank tutarında*** *idi. 1.980.000 adet tahvil itibari değeri üzerinden satılsa idi, 1.980.000 x 400 = 792.000.000 frank gelir elde edilecekti. Halbuki Baron Hirsch tahvilleri devletten kendisi tanesini 128,5 franktan satın almıştı. Bu durumda devletin hazinesine giren para 1.980.000 x 128,5 = 254.430.000 frank olmuştur.* ***Yani devlet tahvil satışından 792 milyon kazanacağına sadece 254.430.000 frank elde edebilmiştir.*** *Görüldüğü gibi emisyon oranı %32 nispetindedir ki, Osmanlı mali tarihinde bu derece kötü şartlarda yapılmış başka bir borçlanma örneği yoktur.*

Bununla beraber Rumeli demiryollarının devlete maliyeti aslında çok daha büyük boyutlardadır. *Şöyle ki: 17 Nisan 1869 tarihli mukaveleye göre Rumeli demiryolları için devlet senede kilometre başına 14.000 frank ödeyecekti.* ***Bu durumda 2000 kilometre demiryolu için devletin senede ödemesi gereken miktar; 14.000 x 2000 = 28.000.000 frank olmaktaydı.*** *Yine aynı mu-*

---

528 age., s. 16.
529 İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara, 2001, s. 10-11.

kavele hükmünce bu miktar 99 yıl boyunca ödenecekti. Dolayısı ile Rumeli demiryollarının devlete asıl maliyeti 28.000.000 x 99 = 2.772.000.000 frankı bulmaktadır. *Bu rakama ayrıca, devletin inşasına başlayıp da bitiremediği hatlara yapılan harcamalar, çeşitli şose yol harcamaları, istimlak masrafları, depo ve antrepo yapımı için sarf edilen harcamalar eklenebilir.* **Bu şekilde Rumeli demiryollarının devlete olan maliyeti ortalama bir rakamla 2.800.000.000 [iki milyar sekiz yüz milyon] franka ulaşmaktadır. İşte Osmanlı Devleti 1279 kilometre demiryolu karşılığında böyle ağır bir yükün altına girmiştir.** *Üstelik (...) hatlar teslim alınamayacak kadar kötü inşa edilmiştir.”*

“Bu işten Baron Hirsch’in elde ettiği kazanca gelince: *Baron Hirsch Rumeli demiryolları imtiyazını almadan önce kasası boş, itibarı ise düşük bir bankerdi. Fakat demiryolu imtiyazını aldıktan sonra Avrupa’nın sayılı zenginleri arasına girmişti. Bir başka ifade ile bu iş kendisini tam manasıyla ihya etmişti. (...)Baron Hirsch yaptığı hatların kilometresi için devletten 200.000 frank alıyordu. Fakat inşaatın büyük kısmının yapımını müteahhide devretmişti ve yaptığı ödeme kilometre başına 100.000 franktı. Ayrıca kendisinin inşa etmiş olduğu Edirne-Sarımbey bölümünde de kilometre başına masrafı bu miktarı geçmemişti. Dolayısı ile Baron Hirsch’in sadece inşaattan kazancı kilometre başına 100.000 frank olmuştur. Bu kazanç hatların tamamı için 1.279 x 100.000 = 127.900.000 franktır. (...) Baron Hirsch’in kazancı bunlarla da bitmemektedir. 18 Mayıs 1872 tarihinde yenilenen mukavele gereğince inşa edeceği hatların kilometresi için kendisine 72.727 frank ödenmesi kararlaştırılmıştı. Dolayısı ile ödenecek miktar 72.727 x 1279 =*



Baron Hirsch

93.017.833 frankı buluyordu. Baron Hirsch bu miktarı da peşin olarak almıştır”

İşletme şirketi ile 14 Ağustos 1869 tarihinde yapılan anlaşmaya göre Osmanlı Devleti’nin bir bankada biriktirmiş olduğu 13 milyon frankın, 18 Mayıs 1872 tarihli düzenlemeden sonra devlete geri iadesi gerekiyordu. Halbuki Baron Hirsch bu parayı el koymuş ve buradan da 13 milyon franklık bir kazanç elde etmiştir. *Bunlar haricinde 10 senelik geçici dönem içinde devlete hiçbir ödeme yapmadan 50 milyon frank kazanmıştır.* ***Bütün hepsi bir araya geldiğinde Baron Hirsch’in Rumeli demiryolları işinden elde ettiği meşru ve gayr-i meşru kazancın 340.517.833 [Üç yüz kırk milyon beş yüz on yedi bin sekiz yüz otuz üç] frankı bulduğu görülmektedir. Bunların yanında Belova ormanlarının işletmesinden elde ettiği gelir de düşünülürse, Baron Hirsch’in 1870-1875 yılları arasında yaklaşık olarak 50 milyon frank kazandığı ortaya çıkmaktadır. Yıllık ortalama kazancı ise 70 milyon frank olmuştur.***”[530]

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti, Rumeli demiryollarını inşa ettirmek için emperyalizm ve emperyalizmin taşeronu durumundaki kapitalist şirketlerce sömürülmüştür. Osmanlı Devleti, 1279 kilometre demiryolu karşılığında ortalama bir rakamla 2.800.000.000 (iki milyar sekiz yüz milyon) frank ödemiştir. Bu miktarı ödemek için sürekli yeni dış borç anlaşmaları imzalamıştır. Bir taraftan Belçikalı Banker Baron Hirsch’i zengin eden Osmanlı Devleti, diğer taraftan kendisinden çok emperyalizmin işine yarayan bir demiryolu hattına sahip olmuştur.

Rumeli demiryollarının devamı niteliğindeki Selanik-Manastır hattının imtiyazı 1890’da 90 yıl süre ile Alman Deutsche Bank’a verilmiş ve 219 kilometre uzunluğundaki hat 1894’te işletmeye açılmıştır.[531]

---

530 Ayrıntılar için bkz. Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayınları, İstanbul, 1993.

531 Yıldırım, age., s. 12.

Selanik-İstanbul hattının imtiyazı ise 1892'de Fransız Banker M. Rene Baudouy'e 99 yıl süreyle verilmiştir. Hat 1896'da bitirilerek işletmeye açılmıştır.[532]

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu projelerinin imtiyazları da İngiltere'ye verilmiştir. Anadolu'daki iki demiryolu hattının da İzmir üzerinden başlaması bölgenin ticari potansiyelinden ve İzmir'in 19. yüzyılda bölgenin en önemli ticaret limanı olmasından kaynaklanmıştır. 1535 ve daha sonraki tarihlerde verilen kapitülasyonlar ile 1838'deki Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması'ndan en çok etkilenen bölge Batı Anadolu olmuştur. 1579'da İngiliz Kraliçesi Elizabeth ile yapılan kapitülasyon antlaşması ve 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması, İngilizlerin Batı Anadolu ve özellikle de İzmir ile ilgilenmelerinde etkili olmuştur.[533]

İngiliz sermayesi, Osmanlı topraklarındaki demiryolu hatlarını stratejik amaçlar dışında daha çok kâr amacı güderek yapmıştır. Demiryollarının geçeceği güzergâhlar belirlenirken özellikle nüfus yoğunluğu fazla ve verimli topraklar ile Avrupa ile kolay ulaşımı olan zengin bölgeler tercih edilmiştir.[534] Böylelikle iç kesimlerde yetişen tarım ürünlerinin ve değerli madenlerin önce demiryollarıyla limanlara, sonra da kendi ülkelerine kolaylıkla ulaştırılması sağlanmıştır. Daha sonra yapılacak olan Alman ve Fransız demiryolu hatları da benzer şekilde stratejik ve ticari amaçlara hizmet etmiştir.[535]

İngilizler, Akdeniz'den Basra Körfezi'ne oradan da Hindistan'a ulaşmak ve Ege Bölgesi'nin hammadde kaynaklarından ve pazar imkânlarından yararlanmak amacıyla Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolunu inşa etmek istemişlerdir. Robert Wilkin adlı İngiliz tüccar ve dört arkadaşı Eylül 1856'da Osmanlı Devleti'nden İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını almışlar, ancak çok geçmeden bu imtiyazı başka bir

532 **age.**, s. 12.
533 A. Nedim Atilla, **İzmir Demiryolları**, İzmir 2002, s. 30; Key, **agm.**, s. 44.
534 Kurmuş, **age.**, s. 20.
535 Key, **agm.**, s. 45.

İngiliz gruba satmışlardır. Bu grup Mayıs 1857'de "*İzmir- Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi*"ni kurmuştur.[536]

İzmir-Aydın demiryolu, İngiliz emperyalizminin demiryolu sayesinde nasıl planlı ve programlı bir şekilde Türkiye'ye girdiğini göstermesi bakımından çok dikkat çekici bir örnektir. Yapılan anlaşmaya göre demiryolu inşası için gerekli mallar gümrük vergisi ödenmeden ülkeye sokulabilecek, demiryolunun yapımı sırasında devlete ait topraklar, madenler ve ormanlar bedava kullanılabilecek ve demiryolunun işletmeye açılmasından sonra şirket, hattın kenarındaki 45 kilometrelik alan içinde bulunan madenleri çok az bir vergiyle işletme hakkına sahip olacaktır. Osmanlı Devleti, şirkete kilometre garantisi vermiştir. Anlaşmaya göre; demiryollarının 70 kilometrelik ilk bölümü 1860 Eylül ayında bitirilecektir. Buna karşılık Osmanlı Hükümeti demiryolunun ilk bölümünün açılışından sonra 50 yıl süreyle her yıl şirket sermayesinin %6'sı kadar kâr etmeyi garantileyecek ve eğer kâr bu oranın altına düşerse üstünü tamamlamayı kabul edecektir. Bütün bu ayrıcalıklara ek olarak Osmanlı Hükümeti şirketin yönetimine karışmamaya söz verdiği gibi Aydın demiryolu ile rekabet edebilecek şirketlerin kurulmasını önlemeyi de taahhüt etmiştir.[537]

İzmir-Torbalı hattı 1860'da, Torbalı-Celadkahve hattı 1861'de tamamlanmış ve nihayet İzmir-Aydın demiryolu 1866'da bitirilip işletmeye açılmıştır.[538]

Aynı İngiliz şirketi 1879'da Aydın-Sarayköy, Torbalı-Tire ve 1888'de Sarayköy-Dinar hatlarının imtiyazını almış, Aydın-Kuyucuk hattı 1881'de, Kuyucuk-Sarayköy hattı 1882'de açılmıştır. 1888'de Çatalkaraağaç-Ödemiş hattı, 1889'da Sarayköy-Dinar hattı, 1890'da Batakcık-Söke hattı açılmıştır. 1912'de Dinar-Eğridir hattının işletmeye açılmasıyla demiryolunun toplam uzunluğu 609 kilometreyi bulmuştur. Ortaya çıkan demiryolu şebekesi "*irili ufaklı dalları olan büyük bir ağacı andırıyordu*".[539]

---

536 Yıldırım, **age.**, s. 12.
537 Kurmuş, **age.**, s. 38.
538 **age.**, s. 46-47.
539 Yıldırım, **age.**, s. 13.

İngiltere'nin İzmir-Aydın arasında demiryolu yapmasının temel nedeni bölgenin İngiliz tüccarların kontrolünde olmasıdır. **1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması'ndan sonra Anadolu'da elini kolunu sallayarak ticaret yapan İngilizler, 1866'dan sonra Osmanlı Devleti'nin verimli topraklarının bulunduğu Ege Bölgesi'nde toprak satın alarak çiftçilik yapmaya başlamışlardır. 1866 yılında İngilizlerin baskısı sonucunda yabancılara taşınmaz mal sahibi olma hakkı tanınmıştır. Buna bağlı olarak 1868 yılında İzmir yakınlarındaki verimli toprakların üçte biri İngilizlerin tapulu malı haline gelmiştir. 1878 yılında bu oran %41'e çıkmıştır.**[540] İngilizlerin gelişiyle birlikte bölgede tarımda makineleşme de başlamıştır.[541] Demiryolunun geçtiği bölgelerde geleneksel ürünler yerine sınai bitkileri yetiştirilmeye başlanmıştır.[542] Özetle, İzmir-Aydın demiryolunun sağladığı bu gelişimden yararlananlar Müslüman Türk üreticiler ve tüccarlar değil, İngiliz üreticiler ve tüccarlar olmuştur.

İzmir-Aydın demiryolu, hem demiryolu imtiyazını alan İngiliz şirketine, hem de İngiliz devletine kazandırmıştır. Öyle ki, İngiltere, dış borçlar dahil Türkiye'de yaptığı bütün yatırımların %43'ünü 1864-1913 yılları arasında "İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi" aracılığıyla geri almıştır.[543]

Osmanlı Devleti, İzmir-Aydın hattından sonra İzmir-Kasaba hattının imtiyazını da İngiltere'ye vermiştir. 1863'te İzmir-Kasaba hattının imtiyazını alan Edward Price adlı bir İngiliz, imtiyazı bir İngiliz şirketine satmıştır. %6 kâr garantisiyle imtiyazı alan şirket 1864'te yapımına başladığı demiryolunu 1866'da bitirmiştir.[544]

75 kilometrelik Turgutlu-Alaşehir hattını kendisi yapmak isteyen Osmanlı Devleti, bunu başaramayınca hattın imtiyazını İzmir-Kasaba hattını yapan İngiliz şirketine vermiştir. 1872'de başlanan hat 1875'te bitirilmiştir.[545] Aynı şirketin yaptığı hatlarla

---

540 Kurmuş, **age.**, s. 78, 79.
541 **age.**,s. 91-92.
542 **age.**, s. 71-72.
543 **age.**, s. 56.
544 Yıldırım, **age.**, s. 14.
545 **age.**, s. 14.

İzmir-Kasaba hattı Afyon'a kadar ulaştırılmış ve bu hat 1899'da yapılan anlaşma ile Anadolu demiryolu ile birleştirilmiştir.[546]

İzmir-Aydın hattı gibi İzmir-Kasaba hattı da Osmanlı'dan çok İngiltere'nin çıkarlarına hizmet etmiştir. Batı Anadolu'da ikinci demiryolu hattının kurulması Kasaba (Turgutlu) ilçesinin, Gediz Havzası'nın tarımsal ürünlerinin toplandığı en büyük yerleşimlerinden biri olmasıyla ilgilidir. Bu yıllarda İzmir, artık doğunun mallarını batıya aktaran tek liman değildir. Çünkü Avrupa artık, İzmir yolu ile aldığı buğday ve bütün diğer maddeleri Anadolu'nun diğer limanları aracılığıyla da sağlayabilmektedir. Bu nedenle Ege Bölgesi kendine has ürünlerini İzmir'den ihracata yönelmiştir. Böylece üzüm, incir gibi ürünler Amerika pazarlarına ulaşmıştır. Palamut, tütün ve diğer taneli ürünler yine İzmir'den ihraç edilmiştir.[547] İşte İngilizler, İzmir ve Turgutlu çevresinin bu ekonomik özelliklerinden yararlanmak için İzmir-Kasaba hattının imtiyazını ele geçirmiştir. İzmir-Aydm ve İzmir-Kasaba demiryolları Batı Anadolu Bölgesi'nde İngiliz etkisinin hızla yayılmasına yol açmıştır. Demiryollarının yapımı ile bölgedeki İngiliz ticaretinde önemli artışlar görülmüştür. Bunu İngilizlerin madencilik, tarım ve belediye hizmetleri gibi diğer sektörlerdeki yatırımları izlemiştir.[548]

Ege Bölgesi'nde İngilizlerin inşa ettikleri demiryolları, İngiliz emperyalizminin gelecekte Anadolu'yu işgal etmesini de kolaylaştırmıştır. Hatların yayıldığı alan dikkate alınacak olursa İzmir'e çıkacak işgal orduları bu hatları kullanarak rahatlıkla Marmara ve İstanbul'a kadar erişebilecektir. Bu nedenle hatlar iç kesimlere, doğuya doğru kaydırılmıştır. Osmanlı Devleti, hattın İngiliz imtiyazından çıkması için Alaşehir-Afyon hattını satın almıştır.[549]

Bu hatları yapan İngilizler kazanırken maalesef ülkesine demiryolu yapılan Müslüman-Türkler kaybetmiştir. Basit bir örnek vermek gerekirse, Manisa'ya demiryolunun ulaşmasıyla

546 age., s. 14.
547 Key, agm., s. 46.
548 Özyüksel, age., s. 12.
549 Key, agm., s. 47.

birlikte bölge insanının özellikle kervanlarla yaptığı taşımacılık sona ermiştir. İzmir'den 65 kilometrelik bir mesafeyi demiryolunun 3 saat gibi kısa bir sürede aşması, deveciliğin önemli bir meslek olduğu Menemen'de birçok kişinin bir anda işsiz kalmasına neden olmuştur.[550]

İngiliz emperyalizminin İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarıyla Ege Bölgesi'ni sömürmeye başlaması, bu dönemde İngilizlerle rekabet halindeki Fransa'yı rahatsız etmiştir. Bunun üzerine Fransa, İzmir rıhtımının inşasını gerçekleştirerek İzmir'de tramvay ve su dağıtım imtiyazları alarak bölgedeki nüfuz mücadelesini sürdürmüş ve 1893 yılında diplomatik ve ticari politikaları sonunda İzmir-Kasaba hattını İngilizlerden satın alarak bölgedeki sömürü yarışında İngilizlerden geri kalmadığını göstermiştir.[551] Bu rekabetin sonucu olarak İzmir'den Turgutlu'ya kadar olan bölüm ile Manisa-Soma arasını İngilizler, Soma-Bandırma arası ile Alaşehir-Uşak arasını ise Fransızlar inşa etmiştir.[552]

19. yüzyılda İngiltere ile rekabet halindeki Almanya Ortadoğu'yu sömürge haline getirerek Hindistan yolunu kontrol etmek istemiştir. Daha 1886'da bir Alman bilim insanı, "*Doğu, ihtiraslı milletlerin denetimine girmeyen tek yerdir, kolonileşmek için şahane bir alandır, eğer Almanya bu fırsatı kaçırmazsa, dünyanın paylaşımında en iyi payı almış olacaktır,*" demiştir.[553]

Almanya'da Pan-German Birliği tarafından hazırlanan bir broşürde Mezopotamya'nın verimli topraklarına Alman göçmenlerin yerleştirilmesinden ve "Büyük Britanya'nın Hindistan'da yaptığı gibi", bu bölgelerin "Reich'ın mülkü" haline getirilmesinden söz edilmiştir.[554]

İngiliz emperyalizmi gibi Alman emperyalizmi de Osmanlı topraklarına demirağlarla girmiştir. G.P. Gooch, demiryolunun geçtiği bölgelerde, "*...Zengin maden stokları, zirai maddeler ve*

---

550 agm., s. 46.
551 Kurmuş, age., s. 163- 169.
552 Key, agm., s. 46.
553 Erol Ulubelen, **İngiliz Belgelerinde Türkiye**, İstanbul, 1982, s. 14.
554 Lothar Rathmann, **Berlin-Bağdat- Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, çev. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s. 55.

stratejik öneme sahip yerlerin," bulunduğunu belirterek, "*Avrupa devletlerinin bu yolu denetimlerinde tutmalarında hayati çıkarları vardır...*" demiştir.[555] Gerçekten de Almanların Bağdat demiryolu hattını geçirecekleri yerler her bakımdan Almanya'ya büyük kazançlar sağlayacaktır. Örneğin birinci plana göre; hattın geçeceği Ankara, Sivas, Diyarbakır kentlerinde, Alman sanayi için çok önemli olan maden kömürü, demir, nikel ve bakır yatakları vardır.[556] İkinci plana göre; hattın geçeceği yerler yine çok zengin yerlerdir. Almanların kendi deyimleri ile, "*Çalışkan ve iyi aletlere sahip Avrupalı sömürgeciler*", "*Mezopotamya'da bu adanmış toprağın ürününü elde edecek, bol buğday, pamuk ve meyve devşirecekler, yerinde maden kömürü ve petrol*" bulacaklardı.[557] Alman sömürgecilerine göre, "*Anadolu-sulama tesisleri yeniden yapıldıktan ve genişletildikten sonra-gerek Alman Dokuma Sanayii'nin en önemli hammaddesi olan pamuğa, gerekse gıda maddelerine, özellikle tahıla olan ihtiyacını ...*" karşılamak bakımından Anadolu adeta bir ambar durumundadır.[558]

Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Bağdat demiryolu konusundaki şu görüşleri, Alman emperyalizmi için demiryollarının ne anlama geldiğini göstermesi bakımından çok önemlidir: "*Almanlar, her zamankinden daha çok hatırlarında tutmalıdır ki, sanayi anlaşmaları, iktisadi teşebbüsler ve sermaye yatırımları başka ülkelere beraberlerinde siyasi nüfuzu da götürürler.*"[559]

Bağdat demiryolu imtiyazını ele geçirerek Osmanlı'nın en değerli topraklarını emperyalist demirağlarla ören Almanlar, bir taraftan demiryollarıyla Osmanlı'yı kontrol edip sömürürken diğer taraftan kendilerine yönelik muhtemel bir askeri tehdidi önlemek için de Osmanlı yönetimini ve ordusunu kontrol altında tutmuşlardır. Örneğin, Alman Büyükelçisi Wangenheim, 1913

---

555 Ulubelen, age., s. 14.
556 Imbert, age., s. 36.
557 age., s. 62.
558 Ratmann, age., s. 62-63.
559 Earle, age., s. 132.

yılında Alman Hükümeti'ne yazdığı bir raporda; "*Orduyu kontrol eden kuvvet, Türkiye'de en büyük kuvvet olacaktır. Hiçbir Alman düşmanı hükümet, ordu tarafımızdan kontrol edildikçe iş başında kalamayacaktır,*" demiştir.[560] Bu doğrultuda Almanlar Osmanlı ordusunu Alman ekolüne göre yeni baştan organize etmişler, bununla da yetinmeyerek Alman komutanlarla Osmanlı ordusunu bizzat idare etmişlerdir. Almanlar, Padişah II. Abdülhamit döneminde Bağdat demiryolu imtiyazını elde etmekle başlayıp İttihat ve Terakki döneminde orduyu kontrol etmeyle devam eden süreçte Osmanlı Devleti'ni her bakımdan kendi etkileri altına almıştır. O günlerde Osmanlı'daki bu Alman nüfuzundan rahatsız olup sesini yükselten belki de tek komutan Atatürk'tür.

Osmanlı'nm Alman şirketlere büyük ayrıcalıklar tanıyan demiryolu imtiyaz sözleşmeleri sayesinde Almanya, Osmanlı'dan her bakımdan büyük kazançlar elde edecek ve Osmanlı İmparatorluğu Alman sanayi ürünleri için iyi bir pazar olacaktı. Daha önce ulaşım zorlukları nedeniyle çok pahalıya gelen mallar artık demiryolu sayesinde alıcılarına daha hızlı ve daha ucuza ulaşabilecekti. Nitekim, 1906 yılına gelindiğinde Almanya, 26 önemli malın Osmanlı Devleti'ne ithalinde İngiltere'yi geride bırakmıştır. Bu malların sayısı 1906'ya gelindiğinde 31'e yükselmiştir.[561]

1881'de Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra İngilizler ve Fransızlar, Anadolu'dan Bağdat'a uzanan bir demiryolu için mücadele ederken George von Simens başkanlığındaki Alman Deutsche Bank, Osmanlı'dan Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara'ya kadar uzatma imtiyazını almıştır. 1888'de imzalanan bir anlaşma ile Deutsche Bank 6 milyon franklık bir ödemeyle daha önce işletmeye açılmış 91 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa-İzmit hattını da satın almıştır. Ayrıca Bursa ve Kütahya bağlantılı hatların yapımı için de ruhsat elde etmiştir.

Haydarpaşa-İzmit-Ankara demiryolu imtiyaz anlaşmasına

560 Yusuf Hikmet Bayur, **Atatürk, Hayatı ve Eseri**, Ankara, 1970. s. 59.
561 Kurmuş, **age.**, s. 166.

göre Alman şirket, demiryolunun geçtiği arazileri istimlak kanununa göre satın alabilecek, eğer bu araziler devlet arazisi ise şirkete parasız verilecektir. Şirket, demiryolunun geçtiği yerlerde hattın iki yanında 5'er kilometrelik arazi parçası içinde taş, kum ve tuğla ocakları açarak bunları inşaatın bitimine kadar kullanabilecektir. Demiryolu yapımı için gerek Osmanlı içinden ve gerekse dışından getirilecek araç-gereç, kereste, maden kömürü ile makine ve diğer malzemeler için hiçbir gümrük vergisi alınmayacaktır. Şirketin çıkaracağı hisse senetleri tahvillerden de hiçbir vergi talep edilmeyecektir. Şirket devlet ormanlarından bedava yararlanabilecektir. Demiryolunun bakım ve onarım işleri şirket tarafından yapılacaktır. Ayrıca demiryolunda çalışacak görevliler Osmanlı Hükümeti'nin belirlediği bir kıyafet –fes– giyeceklerdir. Şirket demiryolunun her iki yanında 20'şer kilometrelik arazi içinde maden araması yapabilecek ve bunları işletebilecektir. Şirket, demiryolunun yapımı sırasında ruhsat almaksızın eski eser kazıları yapabilecek ve demiryolu boyunca telgraf hatları döşeyebilecektir.[562] Osmanlı Devleti, süresi 99 yıl olan Haydarpaşa-İzmit hattı için şirkete kilometre başına 10.300, İzmit-Ankara hattı için 15.000 frank garanti vermiş ve bunun karşılığı olarak da Ankara, İzmir, Kütahya ve Ertuğrul vilayetlerinin öşürlerini göstermiş ve bunların Düyun-u Umumiye sandıklarında korunmasını kabul etmiştir.[563]

1889'da Deutsche Bank tarafından yönetilen "*Anadolu Demiryolu Şirketi*" kurulmuştur. Üç yıl içinde demiryolu inşaatı tamamlanmış ve 1893'te de ilk tren Ankara'ya ulaşmıştır.[564]

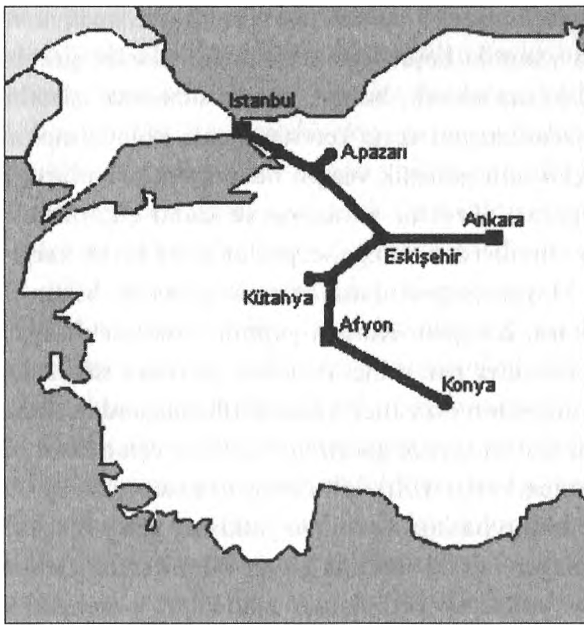
Bu arada Deutsche Bank, Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri arasında demiryolu yapmak için imtiyaz talebinde bulunmuştur. 1893'te Eskişehir-Konya hattının imtiyazı yine "*Anadolu Demiryolu Şirketi*"ne verilmiştir. Yapılan anlaşmaya göre

---

562 Arhangelos Gavriel, **Anadolu ve Bağdad Demiryolları İdaresinin İç Yüzü**, Dersaadet,1327, s. 1-13.
563 Yıldırım, age., s. 15; Gavriel, age., s. 13.
564 Yıldırım, age., s. 15.

demiryolu için gerekli devlet arazileri şirkete bedava verilecek, hattın iki yanında beşer kilometrelik bir alanda şirket kum ve taş ocakları açabilecek, bunları inşaat süresince işletebilecektir. Şirket dışarından getireceği kereste, demir, kömür, makine ve gerekli araçlar için gümrük vergisi ödemeyecek, hatların gelirinin güvence parası düzeyine yükselinceye kadar çıkarılacak pay senetleri ve tahvillerden damga vergisi de dahil hiçbir vergi alınmayacaktır. Haydarpaşa-Ankara hattının geliri iki hattın (Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya) yapımı sebebiyle dışarıdan satın alınacak tahviller için ikinci derecede güvence sayılacak, devlet ayrıcalık süresinin otuzuncu yılını doldurmasından sonra, hatların beş yıl önceki sürede gelirinin %50'sine eşit miktarını ayrıcalığın bitimine kadar yıllık kilometre başına en az 10.000 frank ödeyerek bütün hatları satabilme yetkisine sahip olacaktır. Ayrıca şirket hattın her iki yanında 20'şer kilometrelik alanda maden araması yapabilecek ve bulacağı madenleri işletebilecek, çevredeki ormanlardan odun, kereste sağlayabilecek, gerekli yerlerde rıhtım, iskele, mağaza, depo ve benzeri tesisler kurabilecek, ancak bunları ayrıcalık süresi dolduktan sonra devlete bırakacak, bu tesislerin işletildiği süre içinde gelirlerinden şirket %75, devlet %25 pay alacaktır. Ankara-Kayseri hattı için yıllık 775, Eskişehir-Konya hattı için de yıllık 604 Osmanlı Altın Lirası kilometre başına kar garantisi verilecek, demiryolunun geçtiği sancaklardan toplanacak olan öşürler, Düyun-u Umumiye yönetimince satılarak elde edilen para bu kuruluşun sandıklarında saklanacaktır.[565] Osmanlı Devleti, 444 kilometrelik bu hat için toplamda 15.000 franklık kilometre garantisi vermiştir. İmtiyaz süresi 99 yıl olan bu hattın garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürü karşılık gösterilmiştir. Hat 1896'da tamamlanmıştır. Ankara-Kayseri demiryolunun inşasına Rusya'nın karşı çıkması nedeniyle başlanamamıştır.[566]

565 Gavriel, age., s. 40-52.
566 Yıldırım, age., s. 16.



Anadolu demiryolları

19 ve 20. yüzyılda İngiltere, Fransa ve Almanya gibi Rusya'nın da Osmanlı Devleti'yle ilgili emperyalist planları vardır. Demiryolunun nasıl bir silah olduğunu çok iyi bilen Rusya, demiryolunun Ankara'nın doğusuna geçmesinin ileride kendisine birçok bakımdan zarar vereceğini düşünerek buna karşı çıkmıştır. 1900 yılında Osmanlı Devleti ticaretinin %9'unu Rusya ile yapmakta ve İstanbul bu yıllarda, Rusya'dan yılda 65.000 ton un almaktadır. Demiryolu Konya'ya vardığı anda Rusya bu ticarete son vermiştir. Rusya endişelenmekte haklıdır. Nitekim 1901'den itibaren Anadolu'dan demiryolları ile getirilen buğday, İstanbul'daki tüketimin üçte ikisinden fazlasını karşılamıştır. Bu nedenle İstanbul, Rusya ve Bulgaristan'dan tahıl almamaya başlamıştır.[567] Rusya askeri bakımdan da Osmanlı demiryollarının doğu bölgelerine kadar uzanmasına karşı çıkmıştır. Ruslar, doğu

567 Ortaylı, age., s. 108.

demiryollarının kendi tarihi emellerine darbe vurmasından korkmuştur. Bağdat hattının –birinci plana göre– Doğu Anadolu'ya çok yakın geçmesine bu nedenle karşı çıkmışlardır. Osmanlı'nın ulaşım olanaklarının yetersiz olması, askeri ve ticari bakımlardan Rusya'nın işine gelmiştir.

Görüldüğü gibi Alman emperyalizmi II. Abdülhamit döneminde Osmanlı Devleti'ni demirağlarla iliklerine kadar sömürmeye başlamıştır. Almanya, bir taraftan "demiryolu yapımı" adı altında Osmanlı'nın yeraltı ve yerüstü kaynaklarını, madenlerini, ormanlarını ve tarihi eserlerini ülkesine taşırken, diğer taraftan uluslararası alanda rekabet halinde olduğu İngiltere'ye üstünlük sağlamak için inşa edeceği Osmanlı demiryollarından yararlanmayı amaçlamıştır. Bu amaçla Almanlar, Osmanlı topraklarında hem petrol bölgesi olan, hem de stratejik bakımdan büyük öneme sahip olan Kuzey Irak'tan Arap Yarımadası'na uzanan bir demiryolu yapmayı planlamışlardır. Alman İmparatoru II. Wilhelm 1899'da ikinci defa İstanbul'a gelerek II. Abdülhamit'le görüşmüştür. Padişah Abdülhamit ile İmparator Wilhelm arasında yapılan görüşmelerde Konya'ya ulaşan demiryolu hattının Bağdat ve Basra'ya uzatılması konusu da ele alınmıştır. 25 Kasım 1899'da hattın buralara kadar uzatılması için Heyet-i Vükela (Bakanlar Kurulu) kararı çıktığı zaman, II. Wilhelm, "Ziyareti sırasındaki isteklerinin yerine getirilmesinden dolayı" Padişah II. Abdülhamit'e bir teşekkür telgrafı çekmiştir.[568]

II. Abdülhamit, 1899'da Konya'dan Bağdat ve Basra'ya dek uzanacak hattın yapım imtiyazını çok yüksek bir kilometre garantisi ile Alman Deutsche Bank'a vermiştir. 1902'de kesin imtiyaz anlaşmasının imzalanmasından sonra "*Anadolu Demiryolu Şirketi*" 99 yıl süreyle Konya'dan başlayan ve Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet, Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne uzanan ana ve yan hatların işletme imtiyazlarıyla

568 age., s. 100.

Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecek ve Mardin'e uzanan diğer bazı yan hatların imtiyazını almıştır. Şirket, 16.500 franklık kilometre garantisiyle işe başlamıştır. Ancak para yetmeyince iş yarım kalmıştır. Bunun üzerine 1903'te şirketle 1902 imtiyazına ek bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre şirket hattın geçtiği yerlerdeki taş ve kum ocaklarını kullanabilecek ve arazi kamulaştırması yapabilecektir. Ayrıcalığın diğer şartlarına göre -1889'daki gibi- şirket hattın iki yanındaki 20'şer kilometrelik bir alan içindeki madenleri işletebilecek, ruhsat almadan arkeolojik kazı yapabilecek, devlet ormanlarından bedava yararlanabilecek, Osmanlı Devleti içinden ve dışından getireceği demiryolu araç-gereçleri, makine, lokomotif, vagon ve diğer malzemeler için ve kâr garantisi 15.000 franka çıkıncaya kadar, dışarıdan ithal edeceği kömür için, hiçbir gümrük ödemeyecektir. Ayrıca Osmanlı Hükümeti şirkete, işletmeye açılacak her kilometre için yılda 4500 franklık kilometre garanti etmiştir. Gelirler bu rakamı bulmadığı zaman ise hükümet aradaki açığı kapatmayı kabul etmiştir. Ayrıca hükümet, Basra Körfezi'ne kadar express seferleri yapabilmesi için yapılacak yenileştirmelere harcanmak üzere, şirkete 30 yıllık taksitlerle 350.000 frank ödemeyi kabul etmiştir. Bu paranın ödenmesi demiryolunun Halep'e ulaşmasından sonra başlayacaktı. Bu ayrıcalıkların yanı sıra şirkete hat boyunca tuğla ocakları açabilmek, demiryolu ve yan kuruluşları için gerekli olan elektrik enerjisini sağlayabilmek için elektrik santralleri kurabilmek, "Avrupa ile Asya arasında direkt yataklı vagonları sefere koyabilmek için İstanbul ile Haydarpaşa arasında feribotlar çalıştırabilmek", Haydarpaşa ve Basra'da modern depolar yapabilmek gibi haklar tanınmıştır. Bütün bunlara ek olarak ayrıcalık sahiplerine Bağdat, Basra ve Basra Körfezi terminalinde limanlar ve diğer tesisler kurma hakkı verilmiştir. Şirket Dicle, Fırat nehirleri ile Şattülarab'da gemi işletmek hakkını da elde etmiştir.[569] Anlaşmaya göre Konya-İran Körfezi hattın-

---

569 Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, çev: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 95-96.

da 200 kilometrelik ilk bölümü için 11.000 frank olan garanti 15.500 franka çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti bu oldukça yüksek garantiye karşılık olarak Konya, Halep ve Urfa vilayetlerinin öşür gelirlerini göstermiştir.[570]

Ayrıcalık anlaşmasına göre; daha sonra bir "*Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi*" kurulmasından söz ediliyorsa da, bu şirketin yalnızca adında "Osmanlı" sıfatı olmasından başka hiçbir "Osmanlıcı" niteliği yoktur. II. Abdülhamit Alman demiryolu şirketine verdiği bu ayrıcalık ile Earle'nin ifadesiyle "*imparatorluğunu ipotek etmiştir.*"[571] Bu demiryolu imtiyazlarıyla Alman emperyalizminin sömürgesi durumuna gelen Osmanlı'nın "şahaneliğinden" söz etmek ise tek kelimeyle trajik-komik bir durumdur.



Bağdat demiryolu güzergâhı

1903'te başlayan demiryolu inşaatı 1904'te Bulgurlu'ya ulaşmış ve 25 Ekim 1904'te Bağdat demiryolunun birinci kısmı

570 Gavriel, age.,s. 71-97.
571 Earle, age., s. 96.

törenle açılmıştır. Beş yıl aradan sonra 1908'de Osmanlı Devleti, on vilayetin öşrünü Deutsche Bank'a rehin vermiş ve böylece hattın Halef'e kadar olan kısmına başlanmıştır. Osmanlı Devleti, projenin devamı için 1910'da Alman borsasına borçlanmıştır. Osmanlı-Almanya arasında yapılan görüşmeler 1911'de üç bölümden oluşan yeni bir imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. 1914'te I. Dünya Savaşı başladığında 1715 kilometrelik Konya-Bağdat hattının 887 kilometresi tamamlanmıştır. Toros Dağları'ndaki 38 kilometrelik bölüm, 100 kilometrelik Amanus hattı ve 690 kilometrelik Samarra-Musul-Tel Ebaid hattı tamamlanamamıştır. Yani I. Dünya Savaşı başladığında Bağdat demiryolu henüz bitmemiştir. Savaş sonunda ise demiryolunun 1324 kilometrelik bölümü tamamlanmıştır.[572]

Bağdat demiryolu imtiyazı, emperyalist Avrupa ülkelerinin 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı toprakları üzerindeki ekonomik ve siyasi çıkar çatışmalarını bütün ayrıntıları ile yansıtan son derece önemli bir örnek olaydır. Almanya sömürgecilik yarışında İngiltere'yle rekabet edebilmek için Bağdat demiryolundan yararlanmak istemiştir. Bu demiryolu hattı diğer hatlar gibi limanlardan iç bölgelere uzanmak yerine, Anadolu'nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşacaktı. Almanlar, bu demiryolu hattının kendilerine bölgede etkili olma fırsatı sağlayacağını düşünmüştür. Çünkü Bağdat demiryolunun geçeceği bölge stratejik bakımdan dünyanın en önemli bölgelerinden biridir. Demiryolunun geçeceği toprakların yeraltı ve yerüstü zenginlikleri demiryolunun önemini iyice artırmıştır. Bağdat demiryolunu kontrol edecek ülkenin aynı zamanda Hindistan yolunu kontrol edecek olması emperyalist ülkeler arasındaki rekabeti daha da kızıştırmıştır.[573] Bağdat demiryolu hattı hem Osmanlı'da yabancı sermaye rekabetinin artmasına yol açtığı gibi hem de İngiltere'nin Almanya'ya kuşkuyla ve korkuyla bakmasına yol açmıştır.

---

572 Rathmann, age., s. 75-102; Yıldırım, age., s. 18-20.
573 Yıldırım, age., s. 17.

Balkan, Rumeli, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba demiryolu hatlarının imtiyazlarının İngilizlere, Anadolu-Bağdat demiryolu hatlarının Almanlara verilmesi Fransızların tepkisini çekmiştir. Fransızlar Osmanlı'ya başvurarak kendilerine Suriye'de imtiyaz verilmesini istemişlerdir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, 1890'da Beyrut-Şam-Havran hattının imtiyazını Fransızlara teminatsız olarak vermiştir. 1891'de yapılan sözleşme sonrasında kurulan "*Beyrut-Şam-Havran Osmanlı İktisadi Demiryolu Şirketi*" 258 kilometrelik hattın inşaatını 1895'te bitirmiştir.[574]

Aslında emperyalist devletler arasında Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımı konusunda hem bir rekabet hem de bir danışıklı dövüş vardır. Demiryolu rekabeti Osmanlı'ya değil emperyalist devletlere kazandırmıştır. İmtiyazların alınması sırasında gerçekte her ülke diğerini kollamıştır. Bir devlet bir imtiyaz alınca bir diğeri başka bir imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapmış ve o da bir imtiyaz almıştır. Örneğin, rekabet halinde görülen devletlerden Almanya'ya Haydarpaşa-İzmit hattının satılması ve Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı verilince Fransa'ya da Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazı verilmiştir. Yine Almanlara Selanik-Manastır demiryolu imtiyazı verilince Fransızlara Selanik-Dedeağaç imtiyazı verilmiştir.[575] 1899'da Almanya ile Bağdat demiryolu ön sözleşmesi imzalanınca Rusya'nın istekleri artmış ve 4 Nisan 1900'de Rusya ile bir demiryolu anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti, Karadeniz Bölgesi'nde demiryolu yapmak isterse ve kendisi yapamazsa bu hak Ruslara ait olacaktır.[576]

Sonuç olarak, Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryollarını şu şekilde sınıflandırmak mümkündür.

A- Yabancı Şirketlerin Yaptığı Demiryolları

I- Avrupa yakasında yapılan demiryolları

1. Cernovada-Köstence hattı
2. Varna-Rusçuk hattı

---

574 age., s. 20.
575 Ortaylı, age., s. 97; Özyüksel, age., s. 148-152.
576 Özyüksel, age., s. 148-152.

3. Şark demiryolu hattı
4. Selanik-Manastır hattı
5. Selanik-İstanbul hattı

II- Anadolu yakasında yapılan demiryolları

1. İzmir-Aydın hattı
2. İzmir-Kasaba hattı
3. Anadolu hattı
4. Bağdat hattı
5. Bursa-Mudanya hattı
6. Adana-Mersin hattı

III- Arap topraklarında Yapılan demiryolları

1. Yafa-Kudüs hattı
2. Beyrut-Şam-Havran hattı
3. Trablusşam-Humus hattı
4. Riyak-Halep hattı

B- Osmanlı Devletinin Yaptığı Demiryolları

7. Hicaz demiryolu hattı

Yukarıda görüldüğü gibi, Osmanlı topraklarında Rusların yaptığı 356 kilometrelik Erzurum-Sarıkamış sınır hattı hariç, devletin kendisinin yaptığı 1564 kilometrelik Hicaz hattı ve yabancı şirketlerin yaptığı 6778 kilometrelik demiryolu hattı ile toplam 8343 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. 1918'de Türkiye'de o günkü sınırlar içinde 3756 kilometresi yabancı şirketlerden, 356 kilometresi Ruslardan kalan toplam 4112 kilometre demiryolu vardır.[577] "*Ancak dış baskılarla şekillenen ve bir ağaç görüntüsünde limanlardan iç bölgelere uzanan, birbirinden kopuk bu demiryolları, ülke çıkarlarından ziyade, daha çok emperyalist devletlere hizmet etmiş olup, Osmanlı döneminde milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenememiştir.*"[578] Osmanlı'dan kalan bu demiryolları, tamamı yabancılara ait olması dışında kilometre olarak da oldukça kısadır.

---

577 İsmail Yıldırım, "*Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış*", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 12, S.1, Elazığ 2002, s. 322.

578 **agm.**, s. 322.

1880'lerden itibaren önce İngiltere'nin ve Fransa'nın sonra ise Almanya'nın Osmanlı topraklarında inşa ettiği demiryolları borçlu ve ekonomik olarak çökmüş durumdaki Osmanlı Devleti'nin emperyalist ülkelerce daha çok sömürülmesine yol açmıştır. Orhan Kurmuş, "*Emperyalizm'in Türkiye'ye Girişi*" adlı kitabında İngiliz emperyalizminin; Murat Özyüksel ise, "*Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*" adlı kitabında Alman emperyalizminin demiryollarıyla Osmanlı Devleti'ni nasıl sömürdüklerini bütün belge ve bilgileriyle gözler önüne sermiştir.

Özetlersek:

- 1880'lere kadar yavaş giden Osmanlı demiryolu çalışmaları, 1881'de Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra hızlanmıştır. Çünkü iflas eden Osmanlı'nın bütün yeraltı, yerüstü zenginliklerine el koyan emperyalist Avrupa, bu zenginlikleri demiryollarıyla bir an önce ele geçirmek istemiştir. Düyun-u Umumiye İdaresi demiryolu imtiyazları için teminat gösterilen vergilere el koyarak bu gelirleri imtiyaz sahibi yabancı şirketlere aktarmıştır.[579]
- Osmanlı demiryollarının tamamı -Hicaz demiryolu dışında- yabancılarca inşa edilmiştir.
- Osmanlı'da yabancı şirketler, 1890-1914 arasında en büyük yatırımı demiryollarına yapmıştır.[580] Çünkü en çok demiryolları kazandırmıştır.
- Emperyalist Avrupa ülkeleri, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yaparak nüfuz bölgeleri oluşturmuştur. Osmanlı Devleti'nde inşa edilen ilk demiryolu hatları en verimli tarımsal sanayi ürünlerinin yetiştiği Ege, Mezopotamya, Büyük ve Küçük Menderes ile Çukurova'da yapılmıştır. Emperyalist ülkeler inşa ettikleri bu demiryolları ile bu bölgelerdeki hammaddeleri Avrupa sanayine hızlı ve yoğun bir şekilde aktarmak istemişlerdir.[581]

---

579 Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, C 1, s. 142.
580 Yavi, **age.**, s. 628.
581 **age.**, s. 628.

- Osmanlı Devleti "kilometre garantisi" denilen sistemle demiryolu yapan yabancı şirketlerin kârlarını garanti altına almıştır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kazanmaları halinde aradaki farkı devlet ödemiştir. Osmanlı, doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşür gelirlerini karşılık göstermiştir. Bu gelirler, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kontrolünde olmayan vergilerdir. Fakat yabancı şirketler Osmanlı Devleti'ne güvenmedikleri için garanti kapsamındaki vergileri Düyun-u Umumiye İdaresi'ne toplatıp işletmişlerdir.[582]
- Demiryolu imtiyazlarına göre hattın geçeceği devlet arazisi, demiryolunu yapacak şirkete bedelsiz devredilmiştir. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını bedelsiz kullanabilmiştir. Yine demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal edilmiştir. Demiryolunun kenarlarındaki bazen 20, bazen 40, bazen 45 kilometrelik şeritler içindeki petrol dahil bütün madenlerin işletme hakkı demiryolu yapan şirkete verilmiştir.[583] Ayrıca imtiyaz sahibi şirketler demiryolunun yapımı sırasında ruhsat almaksızın eski eser kazıları yapabilmiş ve demiryolu boyunca telgraf hatları döşeyebilmiştir.[584]
- Osmanlı Hükümeti, Avrupa şirketlerine izin veren her imtiyaz sözleşmesi ile uyruklarının bir bölümünü daha yabancıların etki alanlarına bırakmıştır.
- Osmanlı Devleti'nde yapılacak demiryollarının, demiryollarını yapan emperyalist ülkelerin çıkarlarına aykırı olmamasına dikkat edilmiştir.
- Demiryolunun merkezden, yani İstanbul'dan başlayarak Anadolu'yu boydan boya geçmesi, Osmanlı Devleti'ni güçlendireceği için bundan kaçınılmış, devletin paylaşılmasını kolaylaştıracak biçimde demiryolları Akdeniz kıyılarından başlatılmıştır. Ayrıca demiryolu hatları birbirinden bağlantısız, kesik kesik planlanmıştır.

---

582 Stanfort J. Shaw, Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, C 2, s. 279.
583 Ortaylı, **age.**, s. 101 ; Earle, **age.**, s. 93-94.
584 Gavriel, **age.**, s. 1-13.

- Osmanlı Hükümeti demiryolu yaptırmak için ya borç karşılığında bir imtiyaz vermiş ya da borç istediğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşmıştır. Örneğin, Bağdat demiryolu imtiyazını almak isteyen Almanya, ön sözleşme imzalanmadan Osmanlı Devleti'ne %7 faizle 200.000 sterlin borç vermiştir.[585] 1910 yılında Osmanlı Devleti'ne %4 faizli 11 milyon altınlık borç veren Almanlar, bunun karşılığında Osmanlı Devleti'ni 11 Mart 1911'de Bağdat demiryolu için ek bir sözleşme imzalamak zorunda bırakmışlardır.[586]
- Osmanlı Devleti'nin demiryolları Müslüman Türklere değil, İngilizlere, Fransızlara, Almanlara, Ruslara yaramıştır.

Emperyalist ülkelerin ve onların kapitalist şirketlerinin Osmanlı Devleti'nde inşa edip işlettikleri demiryolları, ilk bakışta bir uygarlık faaliyeti gibi görünüyorsa da, demiryollarının inşaat ve işletimi için gerekli malzemenin Avrupa'dan hiçbir gümrük ödenmeden ithal edilmesi, demiryolunu yapacak şirkete kilometre garantisi verilmesi ve demiryolu hatlarının geçeceği yerlerdeki yeraltı ve yerüstü zenginlik kaynaklarına sahip olma hakkı tanınması gibi ayrıcalıklarla Osmanlı demiryolları Avrupalılar için çok karlı bir yatırım aracı olmuş ve ülkenin sömürülmesine yol açmıştır. **Öyle ki, demiryolu yatırımlarının bu denli kârlı ve sağlam güvencelere bağlanması, yabancı demiryolu şirketlerinin kimi zaman daha fazla kâr sağlamak için hatları düzlük arazide bile dolambaçlı bir şekilde döşemelerine neden olmuştur.**[587]

İflas eden, Düyun-u Umumiye İdaresi ile bütün yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin gelirlerine "alacak" olarak el konulan Osmanlı Devleti, yaptırdığı demiryollarından kârdan çok zarar etmiştir. Demiryollarıyla Osmanlı'da tarımsal gelirlerin ve ticaretin arttığı doğrudur, ancak elde edilen gelirler hep yabancı ülkelere gitmiştir. Ayrıca emperyalist amaçlarla inşa edilen demiryolları birbirinden bağımsız hatlardan oluştuğu için Osmanlı Devleti'nin askeri ihtiyaçlarına da yanıt vermekten uzaktır.

---

585 Özyüksel, age., s. 141.

586 age., s. 229-232.

587 Sami Güven, Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara, 1982, s. 52; Yıldırım, agm., s. 322.

Emperyalizmin Osmanlı'ya girişinde kilit bir role sahip olan demiryolu inşaat ve işletme projeleri en fazla Padişah II. Abdülhamit döneminde gerçekleşmiştir. Karşı Devrimci Siyasal İslamcıların "Ulu Hakan" diye adlandırdıkları, "*Osmanlı topraklarında binlerce kilometre demiryolu yaptırdı!*" diye övündükleri, halifeliği bir silah olarak kullanıp İngiliz emperyalizminin Osmanlı'ya girişine engel olduğunu iddia ettikleri Padişah II. Abdülhamit, önce İngilizlere, sonra da Almanlara verdiği demiryolu imtiyazlarıyla Osmanlı Devleti'ni adeta kendi elleriyle emperyalizme teslim etmiştir. II. Abdülhamit, 1890'larda Almanların Kuzey Irak'ta arkeolojik kazı bahanesiyle petrol aradıklarını öğrendiğinde, "***Buldukları kırık çanakları kendilerine veririz. Petrol müsaadesi almamış oldukları için petrolü de biz kullanırız,***" demiştir.[588] Padişah Abdülhamit'in, "***Buldukları kırık çanakları kendilerine veririz!..***" mantığı gereği 1890'larda Almanlarla yapılan demiryolu imtiyaz anlaşmalarına göre imtiyaz sahibi şirketlere, demiryolunun yapımı sırasında ruhsat almaksızın eski eser kazıları yapabilme ve buldukları madenleri işletebilme hakkı verilmiştir. Böylece Almanlar, Anadolu ve civarında buldukları çok sayıda arkeolojik değeri olan tarihi eseri ülkelerine götürmüşler ve buldukları madenleri –buna petrol da dahildir– işleyerek çok ciddi kazançlar elde etmişlerdir. Bütün iyi niyetine karşın II. Abdülhamit, bir taraftan Osmanlı'nın bütün gelirlerine el koyan emperyalist Düyun-u Umumiye İdaresi'ne engel olamadığından ve sürekli dış borç aldığından, diğer taraftan emperyalizme ülkesini sömürtecek düzeyde çok geniş demiryolu imtiyazları verdiğinden eleştiriyi sonuna kadar hak etmiştir.

Sonuç olarak emperyalizm, 19 ve 20. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'ni demiryollarıyla sömürmüştür. Osmanlı'nın demiryolu politikası ve bu politikanın bir ürünü olan demiryolu imtiyazları kelimenin tam anlamıyla "aptalcadır". Şimdi Osmanlı'nın "aptal" demiryolu politikalarından Atatürk'ün "akıllı" demiryolu projelerine geçebiliriz.

---

588 İsmet Bozdağ, **Sultan Abdülhamit'in Hatıra Defteri**, İstanbul, 1985, s. 80.

Cumhuriyet'in Demiryolları: Milli Demirağlar

"Türkiye Hükümeti'nin tespit ettiği projeler dahilinde kararlaştırılan zamanlar içinde vatanın bütün bölgeleri çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir..."

Atatürk

I. Dünya Savaşı'nda cepheden cepheye koşan Atatürk, savaşın sonunda Suriye-Filistin Cephesi'nde Yedinci Ordu Komutanı olarak Katma'da İngilizleri durdurmuş, 30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasından hemen sonra da Adana'da Yıldırım Orduları Komutanı olarak bazı silah arkadaşlarıyla ve bölgenin ileri gelenleriyle gizli kurtuluş planları yapmıştır. Bir anlamda Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın ilk hazırlıklarını 1-10 Kasım 1918 tarihleri arasında Adana'da yapmıştır.[589] Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalayarak kayıtsız şartsız emperyalizme teslim olan Osmanlı Hükümeti, Atatürk'ün Adana'daki direniş hazırlıklarından rahatsız olmuş ve onu Yıldırım Orduları Komutanlığı görevinden alıp ilk trenle İstanbul'a çağırmıştır. Bunun üzerine Adana'dan bir trene binen Atatürk, 13 Kasım 1918'de İstanbul Haydarpaşa Garı'na gelmiştir. Trenden indiğinde gördüğü manzara korkunçtur: İstanbul boğazında çok sayıda İngiliz-Fransız-İtalyan düşman gemisi vardır. İstanbul işgal edilmektedir. Gerçek şu ki, Haydarpaşa Garı'nda Alman emperyalizminin treninden inen Atatürk, boğazda İngiliz, Fransız, İtalyan emperyalizminin gemileriyle yüz yüze gelmiştir.[590]

Atatürk, arkasında emperyalizmin demiryolları ve treni, önünde ise emperyalizmin gemileri arasında, adeta bütün bu

589 Ayrıntılar için bkz, Sinan Meydan, **Parola Nuh "Atatürk'ün Gizli Kurtuluş Planları"**, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 2012.

590 Bağdat demiryolunun İstanbul-Adana arasındaki hattını yıllar önce Almanlar yapmıştır.

çelik yığınlarına meydan okurcasına şöyle demiştir: "*Geldikleri gibi giderler*!"

Çok değil, dört yıl sonra emperyalizmi Anadolu yaylasına gömecek olan Atatürk, emperyalizmin o demiryollarını, trenlerini ve gemilerini asla unutmamıştır.

Kemal Tahir'in "*Yorgun Savaşçı*" romanının kahramanı Yüzbaşı Cemil, Osmanlı'nın Gazze'de İngilizlere yenilmesinin nedenini düşmanın demiryolu döşemesine bağlamıştır. I. Dünya Savaşı'nda birçok cepheden geri çekilen Osmanlı ordusu demiryolu yokluğuna da yenilmiştir. Demiryolu yokluğunun ne demek olduğunu çok iyi bilen Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın tüm imkânsızlıklarına karşın demiryollarına önem vermiştir.

1890'lardan beri Osmanlı Devleti'ni demiryollarıyla sömürmeye alışmış olan emperyalizm, Mondros Ateşkes Antlaşması'na da bu yönde bir madde koydurmuştur. Buna göre,"**Osmanlı devletinin demiryolları ve tünelleri**" İtilaf devletlerinin kontrolüne bırakılacaktır. Yıllar önce kendi emperyalist çıkarları için bu demiryollarını ve tünelleri yapan İngilizler ve Fransızlar şimdi bu demiryollarından ve tünellerden çok rahat bir şekilde yararlanacaklardır.

Nitekim çok geçmeden Anadolu'yu işgal eden emperyalizm, yıllar önce inşa ettiği demiryollarını –tam da düşündüğü biçimde- işgal ederek kontrol altına almıştır.[591]

Kurtuluş Savaşı yıllarında Türkiye'de demiryolları ulaşımının durumu şöyledir: Haydarpaşa'dan Konya'ya ve İskenderun'a uzanan Bağdat demiryolunun Konya-Eskişehir-Ankara bağlantısı vardır. Ancak Ankara-Konya arası 3 gün, Ankara-Haydarpaşa arası ise 2 gün sürmektedir.[592] Kurtuluş Savaşı'nda işgaller dışında kalan "U" biçimindeki Konya-Afyon-Eskişehir-Ankara demiryolu hattı Yunanlıların Afyon ve Eskişehir'i almasından

591 Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, s. 31.

592 Nejat Göğünç, "*Milli Mücadele'de Anadolu*", **Doğumunun Yüzüncü Yılında Atatürk'e Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1981, s. 6-7.

sonra önemini yitirmiştir.[593] Ayrıca İstanbul- Eskişehir-Ankara hattının İzmit'e kadar olan kesimi İngilizlerin kontrolü altındadır. İngiliz kontrol alanı daha sonra Geyve'ye kadar uzanmıştır. 1921 Haziranı'nda başlayan Yunan taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar uzanan demiryolu hattı Yunanlıların eline geçmiştir.[594]

Kurtuluş Savaşı yıllarında Misak-ı Milli sınırları içinde sadece bize ait demiryolu değil, demiryolu ağının tamamlayıcı unsurları da yeterli düzeyde değildir. Bütün hatlarda çeşitli güçlerdeki lokomotif sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4500 civarındadır. Bunların da en iyimser tahminlerle %25'i tamire muhtaç olup, eldeki yedek parça ve olanaklarla ancak 100 lokomotifi sürekli olarak çalıştırmak mümkündür.[595]

Kurtuluş Savaşı'nın o zor koşullarında TBMM, kontrolü altında tutttuğu hatlarda bulunan az sayıdaki treni bile işletmekte zorluk çekmiştir. Nafia Vekili Ömer Lütfü Bey, trenlerin işletilebilmesi için gereken odun ve kömürü karşılamak için paraya ihtiyaç olduğunu belirtmiştir.[596]

Türkiye'de doğu-batı arasında bir demiryolu hattı bulunmamasının nelere mal olduğunu yıllar sonra Başvekil İsmet Paşa şu sözlerle özetlemiştir: "*Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu.*"[597]

Kurtuluş Savaşı'nda demiryollarından söz ederken her şeyden önce Behiç Erkin'den söz etmek gerekir. 1900'lerin başında demiryolu müfettişi olan **Behiç Erkin**, demiryolu kuruluşu ve işletme uzmanı olarak yetişmiştir. Kolağası (Kurmay Yüzbaşı) Behiç Erkin, daha 1906 yılında yazdığı bir raporda, "*Demiryolu işletmesinde gayrimüslimler değil Türk memurlar kullanılmalıdır ve işletme lisanı Fransızca yerine Türkçe olmalıdır,*" demiştir. Behiç Erkin daha sonra bu raporunu geliştirerek, "*Demiryolunun*

---

593 Müderrisoğlu, **age.**, s. 31.

594 İskender Yılmaz, **Milli Mücadele'de Ulaşım**, Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 109.

595 Müderrisoğlu, **age.**, s. 94.

596 **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, C 7, Devre 1, s. 431.

597 **İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933)**, Ankara, 1933, s. 294.

Askerlik Açısından Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı" adlı kitapta toplamıştır.[598] Erkin, Atatürk'ün en özel mektuplarla düşüncelerini en açık şekilde paylaştığı, değişik konularda fikir alışverişinde bulunduğu az sayıdaki arkadaşından biridir.[599] Örneğin Atatürk, 1911'de Trablusgarp Derne'de komutanken İstanbul Üçüncü Ordu Dairesi İkmal Şube Müdür Yardımcısı olan Behiç Erkin'e düzenli olarak mektuplar göndermiştir. Daha sonra Atatürk Çanakkale'de Arıburnu'nda, Anafratalar'da düşmanla boğuşurken, Behiç Erkin İstanbul'da Ordu Dairesi Başkan Yardımcısı olarak ona takviye kuvvetler yetiştirmiştir.[600]

Behiç Erkin, Kurmay Albay rütbesiyle Kurtuluş Savaşı'na katılıp orduda görev almak istemiş ve İsmet Bey'den Genelkurmay İkinci Başkanlığı teklifi almıştır. Ancak demiryollarının önemini çok iyi bilen Atatürk'ün isteği ile elde kalan az sayıdaki ve sınırlı uzunluktaki demiryollarının başına getirilmiştir. Böylece Anadolu'da elde kalan demiryolları, Demiryolları Genel Müdürü Albay Behiç Erkin yönetiminde Kurtuluş Savaşı'nda çok büyük işler yapmıştır.



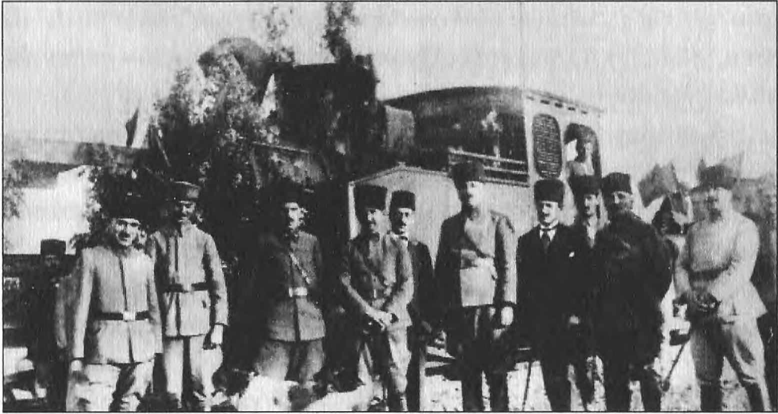
Behiç Erkin

Behiç Erkin, demiryollarının başına geçtiğinde büyük sorunlarla boğuşmak zorunda kalmıştır. Emir Kıvırcık'ın anlatımıyla: "*Behiç Bey'in karşı karşıya kaldığı durum kelimenin tam anlamı ile yokluktu. Kurtuluş Savaşı sürerken işletmeyi çalıştıracak tek kuruş yoktu. Kömür yoktu, odun kullanmak zorunda idi. Cepheye sevk edecek odunu büyük zorluklarla bulduğunda*

598 Emir Kıvırcık, "*Bilinmeyen Kahraman Behiç Bey*", **Bütün Dünya** dergisi, Mayıs 2012, s. 112.
599 **agm.**, s. 111.
600 **agm.**, s. 113.

Ticaret Bakanlığı, Behiç Bey'i izinsiz odun kesiminden mahkemeye vermişti. Göreve başladığında işletme dilinin Türkçe olmaması azınlıkta olan Türk çalışanı ile de birleşince eldeki birkaç külüstür treni işletmek ikinci bir savaş verilmesini gerektirmişti. Bu demiryolu savaşının başkomutanı Behiç Bey'di."[601]

Nadir Avşaroğlu, "*Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-3*" kitabında Behiç Erkin'in Kurtuluş Savaşı yıllarındaki olağanüstü demiryolu mücadelesiyle ilgili pek çok öykü anlatmıştır. Bunlardan birine göre Yunanlılar çok önemli bir demiryolunu ve bir köprüyü tahrip etmiştir. Behiç Bey bu durumu daha önceden öngörerek onarım için gereken malzemeyi İstanbul'dan gelen trenlere yükletip getirterek demiryolunu ve köprüyü onarmıştır. Bir tek Atatürk'ün haberdar olduğu bu stratejik onarım işi sayesinde Yunalıların üç aydan önce yapılamayacağını düşündükleri demiryolu ve köprü birkaç günde tamir edilerek Büyük Taarruz başlatılabilmiştir.[602]



Büyük Taarruz'a 60 gün kala Azariköy Hattı açılış töreni (22 Haziran 1922) Behiç Bey-İsmet Paşa

601 agm., s. 115.
602 Mahmut Kiper, "*İmparatorluktan Cumhuriyet'e Demiryolu Öyküsü-Cumhuriyet'in Demir Devlet Adamı*", Cumhuriyet Strateji dergisi, Haziran, 2008.

Behiç Erkin'in ikmal trenlerine verdiği önem Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında büyük rol oynamıştır. Avşaroğlu'nun anlatımıyla: "*Ordu İzmir'e doğru ilerlerken, ikmal trenlerinin gecikmesi, kesin zaferi etkileyebilirdi. Genelkurmay'dan Genel Müdür Behiç (Erkin) Bey'e gönderilen telgrafta, hattın mümkün olan süratle onarılmasının ordunun başarısını çabuklaştıracağı bildirilmiştir. Genel Müdür Behiç Bey, herkesi seferber etmiş, hattın Afyon'dan Eskişehir yönüne doğru uzanan Gazlıgöl ve Hamam bölümündeki traversler sökülerek İzmir yönüne nakledilmiştir. Düşmanın tahrip ettiği raylar da kesilerek, eklemeli olarak kullanışlı hale getirilmiştir. Çevredeki köylülerin de yardımıyla, üç yerden onarıma başlanmış, onarım çalışmaları gece gündüz 20 gün sürmüş ve çalışanlar 4 saatlik bir uyku ile yetinmeye çalışmışlardır. Genelkurmay'dan her gün 'son durum' sorulduğu sırada Behiç Bey, hattın en geç 9 gün içinde açılacağına söz vermiş ve bu sözünü de zamana karşı yarışarak tutmuştur. Hattın açılmasıyla birlikte 7 Eylül 1922 sabahı, gövdesinde kurşun delikleri bulunan, lokomotifi Türk bayraklarıyla süslü ilk tren, düdüğünü öttürerek Afyon'a girmiş, uzun uzun çalan düdükler demiryolcuların zaferini herkese duyurmuştur.*"

Kurtuluş Savaşı yıllarında kağnılarıyla cepheye mermi taşıyan cefakâr kadınlarımız, Behiç Erkin'in bir işaretiyle bozuk demiryolu raylarının onarımında da görev almışlardır. Atatürk, orduya çok gerekli olan ancak Yunanlıların geri çekilirken tahrip ettikleri Polatlı-Eskişehir demiryolu hattının en kısa zamanda onarılması emrini Behiç Erkin'e verirken, "***Nereden işçi bulacaksın? O çevrede bütün erkekler silâh altında,***" deyince, Behiç Erkin, "***Kadınlarımız sağ olsun Paşam,***" yanıtını vermiştir. Nitekim, bu hat en kısa zamanda kadınlar tarafından onarılmıştır.

Behiç Erkin, Kurtuluş Savaşı'ndaki başarılarından dolayı hem "*Meclis Özel Takdirnamesi*" hem de "*İstiklal Madalyası*" ile ödüllendirilmiştir.[603]

Bir anlamda Atatürk'ün "Demirağ Projesi"nin gerçek mi-

603 Kıvırcık, agm., s. 116.

marı Behiç Erkin'dir. Bu nedenle Atatürk 10. Yıl Marşı hazırlanıp kendisine sunulduğunda marşı çok beğenmekle birlikte bir mısrasını değiştirmiştir: "*Yurdun her bir tepesinde dumanlar tütüyor*" sözlerini marştan çıkartarak yerine "***Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan***" mısrasını yazmıştır. Sonra da yakın arkadaşı Behiç Erkin'e verdiği değeri anlatmak için: "***Sizin emeğinize karşılık değildi, değiştirdim!***" diyerek, kendi yazdığı sözleri okumuştur.[604]

Behiç Bey'e, "*Her şart altında kendi doğru kararını verebilen bağımsız fikirli*" anlamına gelen "*Erkin*" soyadını da bizzat Atatürk vermiştir.[605]

Daha Kurtuluş Savaşı devam ederken 1920'de TBMM'nin kuruluşundan sonra Atatürk'ün başkanlığında toplanan ilk hükümetin ilan ettiği programda Ankara-Yahşihan hattının inşasına yer verilmiştir.[606] Bu gerçeği İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaptığı konuşmada şöyle ifade etmiştir:

---

604 Kıvırcık, agm., s. 111. 10. Yıl Marşı'na "demirağlar" bölümün girmesi konusunda bir başka bilgi daha vardır. Buna göre 10. Yıl Marşı için bir yarışma açılmıştır. Jüri, Faruk Nafız Çamlıbel ve Behçet Kemal Çağlar'ın birlikte yazdıkları bir şiiri marş güftesi olarak seçmiştir. Atatürk, Behçet Kemal'i çağırıp kutlarken ondan bu güfteye "demiryollarının" da eklenmesini istemiştir. Bu isteği yerine getiren şairler, güfteyi bestelemesi için Cemal Reşit Rey'e vermişlerdir. (Özakman, **Cumhuriyet**, 2. Kitap, s. 439.)

605 Kıvırcık, agm., s. 111.

606 Yusuf Kemal Tengirşek, **Türk İnkılabı Dersleri, Ekonomik Değişmeler**, İstanbul, 1935, s. 57.

"Dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile düşmanlara karşı koymaya çalışırken, bütün kaynakları elinden gitmişken ve hazinede bir tek lira yok iken, ilan ettiği ilk programında Ankara'dan Yahşihan'a kadar demiryolu yapacağını söylüyordu."[607]

Kurtuluş Savaşı yıllarında İstanbul'un işgalinin hemen ardından 20. Kolordu, 25 Mart 1920'de Anadolu demiryollarına el koymuştur. Böylece genç Cumhuriyet'in demiryolu tarihi başlamıştır.[608]

Atatürk, Kurtuluş Savaşı devam ederken bayındırlık işleriyle ilgilenmeye başlamıştır. TBMM'nin 1 Mart 1922 tarihli oturumunda ekonomi ile yolların durumu hakkında şöyle bir özdeşlik kurmuştur: *"...Ekonomik hayatımızın faaliyet ve zindeliği ancak ulaşım araçlarının, demiryollarının, limanların, durumu ve derecesiyle orantılıdır."*

Atatürk, aynı konuşmasında bazı demiryollarının tamir edildiğini ve bazılarının da yapım çalışmalarının devam ettiğini şöyle ifade etmiştir:

"Nafia Vekaletimizin bu sene zarfındaki çalışma sonuçları hal ve iktidarı ile orantılı görülecek düzeydedir.Gerçekten mevcut demiryolları başarıyla işletilerek ulaştırma ve askeri sevkiyat sağlanmaktadır. Askeri hareketler sırasında düşman tarafından tahrip edilmiş olan bir kısım demiryolları ve imalathaneler tamir edilmiş ve yeniden kurulmuştur. Ankara-Sivas hattının önemli bir tünelinin inşaatı tamamlanmış ve tamamlanmamış olan diğer iki tünel etrafında güzergâhlar değiştirilerek hat uzatılmıştır."[609]

Atatürk, 15 Ocak 1923'te Eskişehir'de mutasarrıfla yaptığı konuşmada Türkiye'nin bir an önce demiryollarıyla ve karayollarıyla donatılması gerektiğini belirtmiştir:

"...Bizim milletimiz zengin idi. Fakir düştü. Memleketimiz harap olmuştur. Fakat çok mamur idi. Memleketin harap olması

607 Tarih, IV, s. 319.
608 Ali İhsan Gencer-Sabahattin Özel, Türk İnkılap Tarihi, İstanbul, 2010, s. 268.
609 Tarih, IV, s. 320.

ve halkın fakirlik içinde bulunması çeşitli nedenlerden kaynaklanır. Bu nedenler içinde önemli ve tarihi olanlar da vardır. En önemli bir neden de ekonomiktir. Bunun da en önemlisi yolsuzluktur. Biz yollarımızı yapamadık. Buna karşılık bütün dünya yol yapmıştır, demiryolu yapmıştır, karayolu yapmıştır. (...) Size yakın bir örnek vereyim: Memleketimizde zahire var. Fakat bir yerden bir yere nakilde büyük güçlükler çekiyoruz. Aracımız yok. Bu suretle İzmir'e Amerika un getiriyor ve biz İzmir'e un gönderemiyoruz. Ve Amerika unu daha ucuz getiriyor. Şüphe yok ki, ekonomi yollarını asrın gerektirdiği derecede yapabilmek için genel bir plan içinde hareket etmek lazımdır..."[610]

Atatürk, İzmit'te İstanbullu gazetecilerle yaptığı basın toplantısında bir anlamda "Demirağ Projesi"ni müjdelemiştir:

"*Bayındırlık girişimleri, yakında uygulamaya geçebilecek ümit verici bir zemindedir. Bunun sonucunda memleketin bütün önemli merkezleri birbirine az zamanda demiryollarıyla bağlanacaktır. Önemli maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan sona kadar harap manzarasını bayındırlığa çevirmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri sevindirecektir.*"[611]

Atatürk, 8 Nisan 1923'te CHP'nin ilk resmi programı olarak adlandırılabilecek "*9 Umde*"sinde, "*Acilen muhtaç olduğumuz demiryolları için hemen girişimlere ve faaliyete başlanacaktır,*" demiştir.[612]

Atatürk 17 Şubat 1923'te İzmir İktisat Kongresi'nin açış konuşmasında, "*Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü Batı'nın ve dünyanın araçları bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağnı ile doğal yollar üzerinde yarışmaya çıkmanın imkânı yoktur,*" demiştir.

---

610 Arı İnan. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923 Eskişehir-İzmit Konuşmaları, Ankara 1982, s. 20-21.

611 Tarih, IV, s. 321.

612 age., s. 321.

İzmir İktisat Kongresi'ne katılan çiftçi grubu, *"mümkün mertebe kısa bir zamanda memleketin her tarafının örümcek ağı gibi çağdaş nakliye araçlarıyla donatılmasını,"* istemiştir. Tüccarlar ise, *"demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabulünü,"* istemiştir. Sanayi grubu da, *"Türkiye'nin demiryollarına sahip olmasının ve sanat merkezleri olan büyükşehir ve limanlarla dahildeki kasabalar arasında şimendifer yoksa şoseler yapılmasının teminini,"* istemiştir.[613]

İzmir İktisat Kongresi kararları doğrultusunda hareket eden hükümet, 1923 *"Umuru Nafia Programı"* ile ülkeyi doğu-batı yönünde geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlanan bir demiryolu ağı planlamıştır.[614]

Atatürk Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin dördüncü toplanma yılını açarken, 1 Mart 1923'te yaptığı konuşmada adeta **"Demirağ Projesi"**nin başladığını müjdelemiştir:

"Efendiler,

Bayındırlık çalışmalarımızın en önemli bölümünü demiryolu yapımı almaktadır. Bu konuda bilgi sunmadan önce, düşmanın yıkıp bozmasından ve malzeme darlığından kaynaklanan her türlü güçlüğe rağmen trenlerimizin orduya ve ülkenin ekonomik hayatına yaptıkları ve yapacakları hizmetleri şükranla anarım.

Ankara - Yahşıhan ve sürdürülen diğer demiryollarında 23.000 metreküp hafriyat, 1500 metrekare kagir inşaat yapılmıştır. Gelecek yıl içinde bu hattın 40 kilometre daha uzatılması ile İzzettin mevkiine ulaşması için çalışılacaktır.

Erzurum-Erzincan hattından Kükürtlü civarındaki linyit madenlerine uzatılmakta olan şube hattı tamamlanmak üzeredir. Kop ve Deveboyunu geçitlerinin araştırmaları yapılmıştır. 1923 yılı başından başlayarak Bayındırlık Bakanlığınca askeriyeden devren alınan ve toplam 500 kilometreye erişen pek çok onarıma ihtiyaç duyan Arapçay-Sarıkamış-Erzurum-Kükürtlü

---

613 Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), s. 37.
614 age., s. 38.

ve Geliran-Beyazit-Hanızır hatları katma bir bütçe ile yönetilmeye başlanacak ve inşaatın eksik olan kısmının tamamlanması ve işletilmesinin düzen içinde yapılması sağlanacak ve linyit ocakları daha modern bir biçimde işletilerek yakacak ihtiyacının ucuzlatılması sağlanacaktır.

Bütün uzunluğu 750 kilometrelik bir saha içinde bulunan Gebze-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Yenice demiryollarının düşman tarafından zarara uğratılan yirmiyi aşkın büyük köprüsü ile ikişer, üçer yerinden atılarak 150 kilometrelik demiryolunda yapılan hasar, oldukça kısa bir sürede onarılarak yol genel ulaşıma açılmış olup, çeşitli bölgelerdeki onarım gerektiren çalışmalar sürdürülmektedir.

Önemli bir sayıda düşman tarafından tahrip edilen hareketli araç ve gerecin eksikliklerinin giderilmesi ve trenlerin istenen düzgün bir çalışma düzeyine kavuşturulmasına çalışılmaktadır. Memuru, çalışanları ve işlemleri ile tümüyle Türk ve Türkçe olan demiryolu işletmemiz hem kuruluş ve hem de işlemler konusunda yakın bir gelecekte daha çok gelişmiş olacaktır. Aydın demiryollarıyla İzmir - Turgutlu ve bu hattan ayrılan Soma - Bandırma ve Mudanya - Bursa demiryolları ve İzmir liman ve tramvayları, Kurtuluş'tan sonra imtiyazlı şirketlerine teslim edilmiş ve bizi temsil eden yetkililer konularak yönetim ve işletilmelerine devam edilmiştir. Düşman tarafından bu demiryolları üzerinde yapılan yıkıntı, en çabuk bir şekilde onarılmış ve ulaşıma açılmıştır.

Yenice - Nusaybin demiryolunun bazı bölgelerinde yapılması gerekli onarımın en kısa zamanda tamamlanması gerekmektedir. İstanbul ve Edirne illerinde milli yönetimin kurulmasından sonra doğu demiryollarında, İstanbul limanlarında, tramvaylarında ve Beyoğlu - Galata tünelinde denetim kurulumuz görevlendirilmiştir. Bu kuruluşlarda halen uygulanan ücret tarifelerinin gerek yönetim ve işletmelerinin gerek ilgili halkın yararına uzlaştırıcı ve uygun bir biçimde düzenlenerek tespit edilmesi için inceleme ve yazışmalar yapılmakta olup, sonuç yakında yüce meclisinize sunulacaktır. (...)

Her ülkenin hayat damarlarını oluşturan demiryollarını bizde de genişleterek Anadolu'ya uzatmak ve bilinen yönlerde ana hatları kurarak işletmek üzere başvuran ilgililer ile bu konu ile görevli bakanlık arasında görüşmeler yapılmış ve sonuç olarak taraflarca uyuşma sağlanmış ve kararlaştırılan konuları ve hükümleri kapsayan sözleşme ve eklerini içeren taslak, yüce meclisinize sunulmuştur.

Efendiler,

Demiryolu ve limanlar ve buna benzeyen ihtiyaçlarımız arasında bulunan büyük kuruluşların yeniden yapılması ve işletilmeleri konusundaki siyasetimiz, şimdiki ve gelecekte oluşacak kanunlarımıza uymak ve bu konularda kabul ettiğimiz milli prensiplere uygunluk sağlamak şartları ile, başvuracak yabancı sermayeleri memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut kuruluşların sözleşme ve şartnamelerine karşılıklı olarak uymak, gerek bu kuruluşların gerek ülkemizin yararı için gereklidir..."[615]

Görüldüğü gibi Atatürk 1 Mart 1923 tarihli meclis açış konuşmasında genç Cumhuriyet'in çok kısa bir sürede onardığı ve yeniden yaptığı demiryolu hatlarını tek tek sıralayarak yapılacak hatlar hakkında kısaca bilgi vermiştir. Atatürk, çok zor koşullarda kazanılan Kurtuluş Savaşı'ndan sonra yokluklar içinde kurulan Türkiye'nin demirağlarla örülmesi için yabancı sermayeden de yararlanmak istediklerini belirtmiştir. Ancak Atatürk'ün yabancı sermayeye bakışı, son dönem Osmanlı padişahlarından çok farklıdır. Şöyle ki: Osmanlı padişahları demiryolu yaptırmak için ülkenin tüm kaynaklarını yabancı sermayeye teslim etmişlerdi, Atatürk ise yabancı sermayeye demiryolu yaptırırken "**kanunlarımıza ve milli ilkelerimize uygunluk sağlamak**" şartını öne sürmüştür.

Atatürk'ün demiryollarının inşasında yaptığı bu "millilik" vurgusunun temelinde o günlerde gündemde olan "*Chester Projesi*" vardır. Ankara'dan başlayıp, Akdeniz ve Karadeniz'e, Doğu

---

615 "*Atatürk'ün TBMM'nin I. Dönem 4. Yasama Yılını Açış Konuşmaları (1 Mart 1923)*", Millet Meclisi Tutanak Dergisi D. 1, C 28, s. 2.

Anadolu'dan Musul'a ulaşacak yaklaşık 4000 kilometrelik bir demiryolunun yapımı için Amerikalı Chester ile bir sözleşme imzalanmış ve bu sözleşme 9 Nisan 1923 günü TBMM'de onaylanmıştır. Ancak bu yapılırken, "*Osmanlı döneminde olduğu gibi yabancı siyasi ve etki nüfuzlarına yol açacak herhangi bir görüşe hayat hakkı verilmemiştir.*"[616] Atatürk'ün "***kanunlarımıza ve milli ilkelerimize uygunluk***" ilkesi doğrultusunda hareket edilmiştir. Ancak proje hayata geçirilememiştir.

Aslında genç Cumhuriyet, ilk dönemlerde milli sermaye yokluğundan dolayı yabancı şirketlerin de demiryolu yapmasına sıcak bakmıştır. Fakat hükümet, Kurtuluş Savaşı sırasında el koyduğu Anadolu hattını şirkete devretmek istediğinde, şirket hisselerinin İngiliz sermayesinin eline geçtiğini anlamıştır. TBMM'de yapılan görüşmelerde İstanbul'dan başlayıp Anadolu içlerine kadar uzanan stratejik önemdeki bu hattın İngilizlerin eline geçmemesi için satın alınmasına karar verilmiştir. Bunun üzerine 24 Nisan 1924'te kabul edilen 506 sayılı bir kanunla hattın satın alınması için hükümete yetki verilmiştir.[617]

1923-1950 arasında Türkiye'de yapılan demiryolları genellikle devlet bütçesiyle finanse edilmiştir.[618] 1933'te bir Türk şirketi demiryolu inşaatları için devlete orta vadeli kredi vermiştir. Milli sermaye ise ancak 36 kilometrelik Samsun sahil demiryolunu inşa edebilmiştir. Bu dönemde yabancı sermayeden yararlanmayan Türkiye, yabancı şirketlerin açtığı orta vadeli kredilerden yararlanmıştır.[619] Dış krediler Belçika, İsveç-Danimarka şirketle-

---

616 Yıldırım, age., s. 38.

617 age., s. 46.

618 Devlet yol için çok para ve işgücüne ihtiyaç duymuş bu amaçla 1921'de "Tank Bedel-i Nakdisi" vergisini çıkartarak, gerektiğinde 18-60 yaş arası her erkeği (asker, sakatlar hariç) bu vergiye tabi tutmuştur. Bu kanuna ek olarak 1925'te "Mükellefiyet-i Bedeniye" kanunu çıkarılmıştır. Böylece bütçeden demiryolu ve karayolu yapımı için daha az masraf yapılması sağlanmıştır. 1933'te demiryolları inşaatları için iç borçlanmaya gidilerek demiryolu inşaatlarına mali kaynak yaratılmıştır. Leyla Karabulut Kayabaş, **Cumhuriyet Hükümetleri Ulaşım Politikaları** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul, 1993. s. 61.

619 Yıldırım, age., s. 147.

ri ile Alman Bankalar Sendikası'ndan sağlanmıştır.[620] Demiryolu yapımı için kredi sağlayan yabancı şirketler yapacakları demiryolunu 1 ile 3 yıl arasında bitireceklerdir. Bunun karşılığında Türkiye kredi sözleşmesinde yazılan tutarları belirlenen taksitlerle adı geçen şirkete ödeyecektir. Şirkete demiryolu hattının inşası sırasında hiçbir ayrıcalık tanınmadığı gibi kilometre garantisi de verilmemiştir.[621] Cumhuriyet'in demirağları her yönüyle milli demirağlardır.

İsmet İnönü, demiryolu yapımı için yabancılarla yapılan görüşmelerde yabancı şirketlerin kabul edilemez şartlar ileri sürdüklerini anlattıktan sonra şöyle demiştir:

"*Bu görüşmeler esnasında, 'o halde biz kendi kaynaklarımız ve kendi vasıtalarımızla yapmaya çalışacağız' dediğimiz zaman hayretle gözlerini açıp bize bakıyorlardı. Ve içimizdeki tecrübeli siyaset adamları aklımızın dengesi yerinde olup olmadığını ara sıra yoklamaya çalışıyorlardı... Harpten çok kararlı çıkmış olduğumuz ve memleketin bütünlüğünü buna bağlı gördüğümüz için işin peşini bırakmadık. Ve hakikaten demiryollarımızı kendi mühendislerimizle dışarıya borçlanmadan yaptık.*"[622]

Falih Rıfkı Atay, "*Çankaya*" adlı eserinde Cumhuriyet'in milli demiryolu politikasından "*Sömürgesizleşme davamız*" olarak söz etmiştir:

"*Bir de sömürgesizleşme davamız vardı. Demiryolları, tramvaylar, (...) hepsi imtiyazlı yabancı şirketlerin elinde idi. Bunları satın alarak millileştirecektik.*

Anadolu yaylasında, rayları Ankara'ya kadar döşenen demiryolları bizim değildi ve Düyun-u Umumiye'den kurtulamamıştık. Bu borcu ödeyemezdik. Bu demiryollarını yalnız millileştirmek değil, kısa zamanda sınır boylarına ulaştırmak zorunda idik. I. Dünya Harbi'nde demiryolsuzluktan neler çektiğimizi bilen iki askerden biri devlet reisi ötekisi başvekildi. (...)

Başvekil, demiryollarını kendimiz yapacağımızdan bahset-

---

620 age., s. 159-164.
621 age., s. 194.
622 İsmet İnönü, **Hatıralar**, C 2, Ankara, 1987, s. 264.

tiği vakit her taraftan, 'Devlet demiryolu yapmaz! Kitapta yeri yok!..' sesi geliyordu. Demiryolunu imtiyazlı yabancı şirketler yapmalı idi. Halbuki Türk bağımsızlığının bize sağlayacağı ilk menfaat, imtiyazlı yabancı şirketlerin sömürüşünden, yani yarı sömürgecilik şartlarından kurtulmaktı. Memlekette sermaye yoktu. Sermaye simsarları vardı. Bu simsarlar, Türkiye'ye ekonomik bağımsızlık tadı tattırmak istemeyen politikacı sermayenin avukatları idiler.

Başvekil: 'Ben o teori, bu teori bilmem. Bir şey bilirim, o da her gün bir karış ray döşemek...' diyordu."[623]

Yokluğa, yoksulluğa, bilgisizliğe, eski alışkanlıklara, genel inançsızlığa inat Atatürk ve dava arkadaşları Demirağ Projesi'nden vazgeçmemişlerdir.

Atatürk, 1 Kasım 1924'te Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ikinci dönem ikinci toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada Demirağ Projesi'nin bir medeniyet projesi olduğunu şöyle ifade etmiştir:

"***..Sayın efendiler, millet egemenliğini en gelişmiş biçimde ortaya çıkaran cumhuriyete kadar ülkede öngörülmemiş olan bayındırlık işlerinin geçen dönemde verdiği sonuçlar, aynı yolda azimle ve durmaksızın yürünmesi konusunda özellikle kuvvet ve cesaret vermektedir. Demiryolu ve yol ihtiyacı ülkenin bütün gereksinmelerinin başında kendisini duyurmaktadır. Hiçbir hayal ve teori peşinde koşup, aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insan gücü ile işi sürdürmek kesin olarak gereklidir. (Alkışlar) Halkımızın ortak istek ve düşüncesinin de böyle olduğunu bizzat yakından öğrendim. Ulusumuzun uygarlık yolunda gelişmesi için bütün devlet dairelerinde öngördüğümüz maddi ve manevi bütün önlemler ancak tren ve demiryolları ile gerçek olumlu sonuçlarını verebilir. (Çok doğru sesleri)***

Uygarlığın bu günkü araçlarını, bundan da öte, bu günkü düşüncelerini demiryolu dışında yayabilmek imkânsızdır. Demiryolu mutluluk yoludur. Sayın üyeler elde etmek ve artırmak

---

623 Atay, Çankaya, s. 522.

ve her araç ile ulaşımı çoğaltmak bütün girişimlerinizin üstünde, kararlı olarak amacımız olmalıdır. (Bravo sesleri)..."[624]

Atatürk, "***Hiçbir hayal ve teori peşinde koşup, aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insan gücü ile işi sürdürmek kesin olarak gereklidir,***" diyerek bir kere daha demirağların "milli niteliğine" vurgu yapmıştır.

"***Ulusumuzun uygarlık yolunda gelişmesi ancak tren ve demiryolları ile mümkündür***" diyen Atatürk, "***Uygarlığın bu günkü araçlarını, bundan da öte, bu günkü düşüncelerini demiryolu dışında yayabilmek imkânsızdır. Demiryolu mutluluk yoludur,***" diyerek de Türk ulusunun demirağlarla uygarlık yolunda ilerleyeceğini belirtmiştir.

Atatürk, Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya çektiği bir telgrafta Türkiye'nin demirağlarla örülmesini "*milli güven*" ve "*milli benlik*" olarak ifade etmiştir.[625]

Atatürk'e göre, "***Demiryolları bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan bir meşaledir.***"[626]

Atatürk, 21 Eylül 1924'te Nemlioğlu Galip Bey adlı bir Türk müteşebbisin imtiyazını aldığını Samsun-Çarşamba demiryolunun temel atma töreninde yaptığı konuşmadan sonra kazma küreği alarak demiryolunun düzleme işlerini kendi eliyle başlatmıştır.[627] (Yan sayfadaki fotoğraf)

Atatürk, Karadeniz seyahatindeyken meydana gelen Pasinler depremi yüzünden 30 Eylül 1924'te Erzurum'a gitmiştir. Atatürk burada yaptığı bir konuşmada Erzurum'a uzatılacak demiryolu konusuna değinerek, "***Doğuyu diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının Erzurum'a kadar uzatılmasını Türkiye Cumhuriyeti için hayati bir mesele olarak gördüğünü,***" ifade etmiştir.[628]

---

624 "*Atatürk'ün TBMM'nin II. Dönem 2. Yasama Yılını Açış Konuşmaları (1 Kasım 1924),* **Millet Meclisi Tutanak Dergisi** D. II, C 10, s. 1.

625 **Ulus** gazetesi, 25 Kasım 1935.

626 Atatürk'ün 1 Kasım 1937 tarihli TBMM'yi açış konuşmasından.

627 **Tarih, IV,** s. 323.

628 **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri,** C 2, s. 212.



Atatürk, Samsun-Çarşamba demiryoluna ilk kazmayı vururken

Atatürk, 1 Kasım 1928'de TBMM'nin üçüncü dönem ikinci yasama yılı açış nutkunda; "***Sivas'tan Erzurum'a gidecek demiryolu ile iştigal etmek zamanı gelmiştir,***" diyerek doğuya yapılacak demiryollarının işaretini vermiştir.[629]

Atatürk her fırsatta doğu demiryollarının yapım çalışmaları hakkında meclise bilgi vermiştir. Örneğin bir konuşmasında şu bilgileri aktarmıştır:

"***Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat politikası hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile uygulanmaktadır. Doğu ve güneyde, Sivas, Diyarbakır gibi büyük merkezlere ulaşan hatlar, geçen yıl içinde Sivas-Malatya hattı ile birbirine bağlanmıştır. Zonguldak'a varmış olan hat bile bu zengin kömür havzasını iç vatana (İç Anadolu) bağlamış bulunuyor. Sivas'tan sonra doğuya doğru uzayıp gitmekte olan hat da ilk durağı olan Divriği'ye***

629 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C l, 4. bas., Ankara. 1989. s. 376.

varmıştır. Bu kol önümüzdeki yıl Erzincan'a ulaşmış olacaktır. Diyarbakır'dan doğuya uzanacak hattın da döşenmesine başlanmıştır. Doğu demiryollarının satın alınmış olduğunu bilirsiniz. Güneyde Nusaybin'e giden hattan başka yurtiçinde bütün demiryollarının idare ve işletmeleri Cumhuriyet Hükümeti'nin elindedir. Demiryolları inşaatımızın gelişmesi, İran transit yolunun gelişmesine ve motorize edilmesine de hizmet etmiştir..."

Atatürk'ün doğu bölgelerine demiryolu yaptırma isteği ve bu yöndeki direktifleri 8.11.1937'de kurulan Celal Bayar hükümeti programına; "***Milli şefimizin direktifleriyle Cumhuriyet'in ilk yıllarında başlattığımız demiryolu inşaatı siyasetimiz hedeflerine ulaşmak için durmadan başarı ile tatbik olunacaktır. Bunun için Sivas-Erzurum ve Diyarbakır-İran hatlarını tamamlamaya çalışacağız,***" şeklinde yansımıştır.

Atatürk, demiryolu inşaat çalışmalarını da çok yakından takip etmiştir. Örneğin, Sivas-Erzurum hattı inşasını yakından takip ettiği, TBMM'ndeki açılış konuşmalarından anlaşılmaktadır. 1 Kasım 1937'deki konuşmasında, ***"Seneye Erzincan'a varacağını"*** söylediği hat, 1938'de Erzincan'a ulaşmıştır. Yine 1 Kasım 1938'de kendisi hasta olduğundan Başvekil Celal Bayar'a okuttuğu nutkunda, ***"Bu yıl Erzincan'a varan demiryolunun seneye Erzurum'a vasıl olacağını,"*** müjdelemiştir.[630] Gerçekten de demiryolu hattı 1939'da Erzurum'a varmıştır, ancak O bu mutlu anı göremeden 10 Kasım 1938'de hayata veda etmiştir.

Atatürk, Demirağ Projesi'ni, hükümet yetkilileriyle uzun uzun görüşüp, tekrar tekrar inceleyip, üzerinde iyice düşündükten sonra hayata geçirmiştir. Turgut Özakman, Atatürk'ün bu görüşme ve incelemelerini şöyle canlandırmıştır:

"*(Atatürk) İsmet Paşa'dan demiryolları konusunda bilgi vermesi için Bayındırlık Bakanı Recep Peker'i göndermesini rica etti.*

Recep Bey, birkaç harita ve çizelge ile geldi. (...) Hükümetin programı kısaca memleketi demirağlarla örmekti.

Recep Bey haritaları masanın üzerine serdi. Satın alınacak

---

630 age., s. 427.

hatları gösterdi ve satın alma için hazırlanan mali plan hakkında bilgi verdi. Sonra yapılacak yeni demiryollarına geçti. (...) Gazi'nin yüzü pırıl pırıl aydınlanmıştı. Olağanüstü bir mutlulukla Afet Hanım'a, ***'Memleketi bu yollarla baştan başa birbirine bağlayacağız, yekpare bir vatanımız olacak'*** *dedi.*

Çok büyük bir projeydi bu. Afet Hanım tereddüte düştü: 'Bunlar ne zaman yapılacak?'

Gazi sevgiyle güldü:

'Bu planlar kâğıt üzerinde kalsın diye çizilmiyor. Yapıldıkça görürsün. Hepsi yapılacak.'

Neşeyle devam etti: ***'Memleketi bütünlüyoruz. Düşün ki bu yollar bittiği zaman memleketin doğusu ile batısı arasında sadece 72 saatlik bir uzaklık kalacak. Kars'taki toplar Afyon cephesine ancak üç ayda ulaştırılabilmişti. Bunları çocuklarımız masal diye dinleyecek.*** *"*[631]

Atatürk, 1931 yılında "Demirağ Projesi"ni şöyle açıklamıştır: ***"...Türkiye Hükümeti'nin tespit ettiği projeler dahilinde kararlaştırılan zamanlar içinde vatanın bütün bölgeleri çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir. Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha önemli bir güvenlik sistemi, bir silahıdır. Demiryollarını kullanacak olan Türk milleti, geçmişindeki ilk sanatkarlığının, demirciliğinin eserini tekrar göstermiş olmakla övünç duyacaktır. Demiryolları, Türk milletinin refah ve medeniyet yollarıdır."***[632]

Görüldüğü gibi Atatürk'ün "Demirağ Projesi" her şeyden önce "milli" ve "bağımsız" bir "güvenlik" ve "çağdaşlık" projesidir. İşin ilginç yanı Atatürk "Demirağ Projesi"ni hazırlarken Türk tarihinin ilk dönemlerinden, Türklerin demirci bir millet olması gerçeğinden, demir döven, demir dağları eriten eski Türk efsanelerinden esinlenmiştir. Demirci Türklerin, demiryolu yapımında başarılı olacaklarına gerçekten inanmış ve bu inancını da milletiyle paylaşmıştır.

---

631 Özakman, age., s. 356-357.
632 **Ayın Tarihi** dergisi, S. 84-85, 1931, s. 25.



Genç Cumhuriyet'in demiryolu seferberliği

Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda "***bir karış fazla şimendifer***" parolasıyla yola çıkan genç Cumhuriyet, ülkenin demirağlarla örülmesini "*sosyal ve ekonomik bir araç*", "*ilim, irfan ve medeniyet nuru*", "*milli kalkınma*", "*milli varlık*" ve "*milli bağımsızlık*" olarak görmüştür.[633] Daha önce de belirttiğim gibi Genç Cumhuriyet açısından Doğu Anadolu'ya demiryolu götürülmesi çok önemli bir hedeftir. Atatürk, 1 Kasım 1935'te TBMM'nin 5. dönem toplanma yılını açarken, "***Doğu illerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demiryollarla bağlan-***

633 Bkz. İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas konuşması. **Demiryolları Mecmuası**, C 6, S.66-70, 1 Kanun 1930, s. 270-285.

maktır," diyerek bu konuya dikkat çekmiştir. Doğu Anadolu'ya demiryolu götürülerek bölgenin çevre illere ve merkeze bağlanıp dışa açılması, bölgenin ekonomik ve kültürel kalkınması sağlanarak feodal unsurların bölgedeki gücünün kırılması amaçlanmıştır. "*Demiryolu, özellikle Doğu Anadolu için ayrı bir anlam taşıyordu. Savaşlar sırasında Anadolu'nun hayvan varlığı büyük bir darbe yemiş, dörtte bir oranına düşmüştü. Besiciliğin geliştirilmesi için demiryolu şarttı. Erzurum yaylalarından Trabzon'a sevk edilen hayvan sürüleri uzun yürüyüşlerde telef oluyordu. Nitekim demiryolunun önce Sivas'a, ardından Erzurum'a varışı büyük bir coşkuyla karşılandı.*"[634]

Genç Cumhuriyet'in demiryolu politikasının başka bir amacı da ülkenin doğal kaynaklarına ulaşarak bu kaynakların en çabuk şekilde fabrikalara ve pazarlara taşınmasını sağlamaktır. 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiştir. Bu ekonomik yönelim, sanayi için gerekli hammaddelerin ucuz yollarla taşınması hedefini de beraberinde getirmiştir. Bu amaçla demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir.[635] Bu düşünce "*bakıra ulaşmak*", "*demire ulaşmak*", "*kömüre ulaşmak*", biçiminde sloganlaştırılmıştır.[636] Cumhuriyet'in demiryolları emperyalizme değil Türkiye'ye hizmet edecektir.

Atatürk'ün milli demiryollarına bu kadar büyük önem vermesinin askeri, ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel nedenleri vardır.[637] Zafer Toprak'ın deyişiyle; "*Cumhuriyet Türkiye'sinin demiryollarına önem verişinin değişik nedenleri vardı. Kuşkusuz askeri strateji başta geliyordu. Üniter bir devlet, ancak ülkenin dört bir yanının ulaşılabilir olmasıyla bağlantılıydı. Doğu Anadolu demiryolundan yoksundu. Daha doğrusu, dış siyasal dengeler nedeniyle Osmanlı döneminde bu yörelere demiryolu*

---

634 Zafer Toprak, "*Demiryolu ve Laiklik-Bir'Modernite' Metaforu*", **Toplumsal Tarih** dergisi, S.168 , Aralık 2007, s. 27.

635 "*Programlı Kalkınma Projeleri-1923-40 Dönemi Demiryolları*", **TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri**, S. 442-443 - 2006/2-3, s. 25.

636 Yıldırım, **age.**, s. 53.

637 **age.**, s. 49 vd.

döşenmesi önlenmişti. 19. yüzyıldan beri ordu sevkiyatı demiryoluyla yapılıyordu. Rusya güney sınırlarını güvence altına almak için Osmanlı'nın Doğu Anadolu'da demiryolu döşemesini önlemişti."[638]

Cumhuriyet'in demiryolu politikası Osmanlı'dan kalan yabancıların elindeki hatları satın almak ve yeni hatlar inşa etmek biçiminde özetlenebilir.[639]

Yeni hatlar inşa edilirken, hatların başkent Ankara'yı çevreye bağlaması, asayiş sorunları yaşanan Güneydoğu'yu merkeze bağlaması, üretim merkezlerini limanlara ve pazarlara bağlaması, ülkeyi doğu-batı ve kuzey-güney olarak tamamen kapsaması amaçlanmıştır. Ayrıca hatların mutlaka birbirine bağlı işlevsel hatlar olmasına dikkat edilmiştir. Cumhuriyet'in demiryollarının döşenmesinde dikkati çeken en önemli konu hatların uzanış biçimleridir. Osmanlı Devleti döneminde, demiryolu hatları Avrupalı şirketlerin ekonomik çıkarlarına uygun olarak "ağaç dalları" şeklinde inşa edilmiştir. Her ağaç dalı belli bir emperyalist gücün ekonomik çıkar alanını oluşturmuştur. Türkiye Cumhuriyeti ise demiryolu hatlarını ağ biçimine dönüştürmeyi hedeflemiştir. Ana hatlar, "iltisak" yani "birleşme" hatlarıyla bütünleşerek ağ şemasına dönüştürülmüştür.[640]

22 Nisan 1924'te TBMM'de kabul edilen bir kanunla demiryollarının hem satın alma hem inşa çalışmaları başlamıştır. 1927'ye kadar yavaş giden demiryolu inşaat çalışmaları 1927'den sonra hızlanmıştır.[641] 23 Mayıs 1927'de Nafia Vekaleti'ne bağlı "*Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi*" kurulmuştur. Bu kurum 30 Ocak 1929'da "*Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü*" adını almıştır. Atatürk, 1929 yılında 450 kilometre demiryolu yapıldığını belirtmiştir.[642] 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin etkisiyle 1931-32'de yavaşlayan inşaat çalışmaları

---

638 Toprak, **agm.**, s. 26.
639 Aydemir, **İkinci Adam**, C 1, s. 430.
640 Fatih M. Dervişoğlu, **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007, s. 87-88, Yıldırım, **age.**, s. 45-46.
641 Yıldırım, **age.**, s. 41.
642 Özakman, **age.**, s. 354.

1933 yılında çok hızlanmıştır.[643] Atatürk'ün, "***Büyüme ve gelişme vasıtası olan demiryollarının yapılmasına devam edeceğiz,***"[644] diyerek verdiği işaretle çok sayıda hattın yapımı tamamlanmıştır. Atatürk, Demirağ Projesi'nin başarıya ulaşmasından duyduğu gurur ve mutluluğu, 9 Mayıs 1935'te, "***Akdeniz'i Karadeniz'e demirle bağladık,***"[645] diyerek dile getirmiştir.

Cumhuriyet'in demiryolu politikası dönemsel olarak iki aşamalıdır. 1923-1932 arasında "***Bir karış fazla şimendifer***" parolasıyla "**kanunlarımıza ve milli ilkelerimize**" uyan yabancı sermayeye de demiryolu yaptırmak amaçlanırken, 1933-1939 arasında "***Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi***" parolasıyla yerli sermayeye demiryolu yaptırmak hedeflenmiştir. 1933'te Ergani-Diyarbakır hattı, 1934'te Sivas-Erzurum hattı için hazine tahvilleri çıkarılarak iç borçlanmaya gidilmiştir. Böylece yabancı şirketlerin demiryolu ihalelerindeki üstünlüğüne son vermiştir. Nitekim, yaklaşık 690 kilometrelik Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatlarının ihalesini ilk defa bir Türk şirketi kazanmıştır.[646]

Yabancıların elindeki Osmanlı'dan kalan demiryollarının millileştirilmesine 1934-1937 yılları arasında ağırlık verilmiştir.[647] Yabancı şirketlerin elindeki demiryollarının tek tek millileştirilmesi üzerine Atatürk bu başarıyı, "***Anadolu'da özel şirketlerin elindeki bütün demiryollarını satın aldık,***" diyerek ifade etmiştir.[648] 1928'de Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çalışmaları, 1948'de Bağdat demiryolunun son bölümlerinin de satın alınmasıyla yüzde yüz başarıyla sonuçlanmıştır.[649]

---

643 Yıldırım, **age.**, s. 44.
644 **Ulus** gazetesi, 5 Şubat 1935.
645 **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri,** C 1, s. 398.
646 CA. 030-18 Kutu no: 152, Belge no:55; Yıldırım, **age.**, s. 44.
647 Ayrıntılar için bkz. August R. von Kral, **Kemal Atatürk'ün Ülkesi,** çev. S. Eriş Ülger, İstanbul, 2010, s. 133-136.
648 **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri,** C 1, s. 398.
649 Yıldırım, **age.**, s. 48.

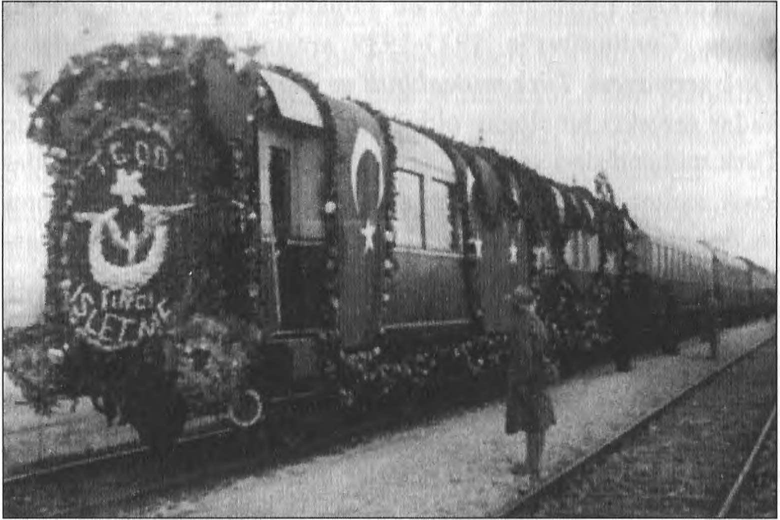
Atatürk'ün Demirağ Projesi şöyle hayata geçirilmiştir:

- 23 Nisan 1931'de Fevzipaşa-Malatya hattı işletmeye açılmıştır.
- 23 Nisan 1932'de Kütahya-Balıkesir hattı işletmeye açılmıştır.
- 15 Aralık 1933'te Sivas-Samsun hattı işletmeye açılmıştır.
- 4 Nisan 1933'te *"Antalya Demiryolu Kanunu"* çıkarılmıştır. (Bu hat yapılamamıştır.)
- 27 Nisan 1933'te Adana-Fevzipaşa hattı satın alınmıştır.
- 29 Haziran 1933'te Sivas-Erzurum demiryolunun yapımına başlanmıştır.
- 2 Eylül 1933'te Kayseri-Ulukışla hattı işletmeye açılmıştır.
- 31 Mayıs 1933'te demiryolu Elazığ'a varmıştır.
- 1935'te İzmir-Aydın demiryolu satın alınmıştır.
- 30 Ekim 1935'te demiryolu Ergani üzerinden Diyarbakır'a ulaşmıştır.
- 26 Mart 1936'da Afyonkarahisar-Karakuyu hattı işletmeye açılmıştır.
- 26 Mart 1936'da Bozanönü-Isparta hattı işletmeye açılmıştır.
- 19 Mayıs 1936'da Filyos-Çatalağzı hattı işletmeye açılmıştır.
- 1 Ekim 1937'de Filyos-Çatalağzı hattı Zonguldak'a ulaşmıştır.
- 1 Ocak 1937'de Trakya'da Şark demiryolları satın alınmıştır.
- 1 Temmuz 1937'de Fevzipaşa Meydanı Ekber demiryolu işletmeye açılmıştır.
- 16 Ağustos 1937'de Hekimhan-Çetinkaya demiryolu işletmeye açılmıştır.
- 20 Kasım 1937'de Hekimhan-Çetinkaya hattı Divriği'ye ulaşmıştır.
- 15 Ağustos 1938'de Divriği-İliç hattı işletmeye açılmıştır.
- 24 Ağustos 1938'de İliç-Kemah hattı işletmeye açılmıştır.
- 10 Ekim 1938'de İliç-Kemah hattı Erzincan'a bağlanmış, oradan da Erzurum'a ulaşmıştır.[650]

Şevket Süreyya Aydemir bu büyük başarıyı şöyle anlatmıştır: *"...Asırlardan beri hatta kervan yollarının bile izlerinin silindiği Anadolu beyabanında bu iş ve inşa mücadelesinin heyecanını,*

650 Aydemir, age., s. 430-431.

bugün belki iyice değerlendirmemiz mümkündür. Ama hiçbir dış yardım olmadan ve yapılabilen teknik mukaveleleri bile sık sık bozmak zorunda kalınarak hazin bir bütçe ile yürütülen bu işin başarı büyüklüğünü gelecek nesiller, 1930-1938 yılları arasının ölçülerini canlandırarak kavramaya çalışmalıdırlar ve düşünmelidirler ki, bu demiryollarının açıldığı ve aşırıldığı dağlarda, bellerde, vadilerde mesela Fırat vadisinde, mesela Filyos vadisinde, ondan önce hatta kağnıların bile geçebileceği yol izleri, işaretleri yoktu. Cumhuriyet Hükümeti ise eski imtiyazlı şirketlerden, hatta çok yerde gişe biletçiliklerinin bile Türklere layık görülmeyerek azınlıkların çalıştırıldığı bir kadro, yahut kadrosuzluk teslim almıştı..."[651]



Cumhuriyet'in ay yıldızlı Türk bayraklarıyla süslü trenleri

1935 yılında Avusturya'nın ilk Türkiye Büyükelçisi olarak Türkiye'de bulunan August Ritter von Kral da anılarında Cumhuriyet'in demiryolu başarısından şöyle söz etmiştir:

651 age., s. 431.

"Türkiye Cumhuriyeti'nin büyük demiryolu atılımına girişmesinin üzerinden on iki yıl geçmiş bulunmaktadır. Dünya bir ulusun yaşamında çok kısa sayılacak bir dönemde sağlanan bu tartışılmaz başarının tanığıdır. Önemli şehirlerin tümüne yakın bir bölümü demiryollarıyla birbirine bağlanmış, ya da bağlanmak üzeredir. Günümüzde demiryolları en geri kalmış doğu bölgelerinden batı bölgelerine ve Anadolu'yu çevreleyen üç denizin kıyılarına ulaşmış bulunmaktadır. 1924 yılında devletçe işletilen hatların uzunluğu 1378 kilometre iken, 1936 yılı sonunda Türkiye, kamulaştırılan özel hatlara ek olarak yeni yapılanlarla birlikte 5824 kilometre demiryoluna sahip olmuştur."[652]

Cumhuriyet'in demiryolu politikasının başarısına yönelik bu tür sayısız tanık göstermek mümkündür.

Türkiye 15 yıl gibi kısa bir zamanda demirağlarla örüldüğünde, Cumhuriyet'in 1933-1939 arasındaki, "***Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi***" sloganının ne kadar gerçekçi bir slogan olduğu da anlaşılmıştır. Gerçekten de Türk mühendisleri ve Türk işçileri, geçilmez denilen dağları delerek, aşılmaz denilen dereleri aşarak demiryolunu Anadolu'nun en doğusuna Erzurum'a kadar götürmüşlerdir. Örneğin, Sivas-Erzurum Hattı, Çetinkaya-Malatya birleşme hattıyla birlikte Cumhuriyet tarihinde bir seferde döşenen en uzun hat olmuştur. Bu iki hattın toplam uzunluğu 690 kilometredir. Arazinin son derece sarp ve engebeli oluşu yüzünden inşaat büyük fedakârlılarla gerçekleştirilmiştir. Malzemeler, sarp yerlerde bazen katırlar üstünde, bazen nehirler üzerine kurulan asma köprülerle taşınmıştır.[653] İsmet İnönü, hattın inşaatı sırasında Türk mühendislerin başarısını, "*Diyebilirim ki, şimendifer inşaatında Türk mühendisliği her meseleyi halletmeye salâhiyet imtihanını Erzurum hattında vermiştir,*" sözleriyle dile getirmiştir.[654] Hattın yapımı sırasında karşılaşılan zorluklara rağmen, günde ortalama

---

652 von Kral, age., s. 137.
653 Demiryollar Dergisi, XV/176-177, s. 181-183,189.
654 Ümit Sarıaslan, Demirağlardan Örümcek Ağlarına, İstanbul, 2004. s. 99.

1500 metre demiryolu döşenmiştir ki, bu rakam Türkiye'deki günlük demiryolu döşeme rekorudur.[655] Sivas-Erzurum hattında 138 tünel inşa edilmiştir. Bunların uzunluğu 22.242 metreye ulaşmıştır. Çetinkaya-Malatya birleşme hattı ile birlikte bu tünel sayısı 153'ü bulmuş ve her iki hattaki tünellerin uzunluğu da toplamda 31.949 metreye çıkmıştır.[656] Türkiye'de 1939'a kadar diğer tüm hatlarda yapılan tünel sayısı 223 ve bunların uzunluğu da 45.151 metredir. O dönemin koşullarında bu kadar tünel inşaatı gerçek anlamda bir rekordur. Sivas-Erzurum ve Çetinkaya-Malatya hatlarındaki tünellerin masrafı 16 milyon lirayı bulmuştur.[657] Her iki hatta toplam 33 demir köprü inşa edilerek bu köprülerde de 7000 ton demir kullanılmıştır.[658] İşçiler olağanüstü bir fedakârlıkla demirağları inşa etmişlerdir. Örneğin, 500 kilo civarındaki bir ray ancak 10 işçi tarafından taşınabilmiş, raylar soğuk ve sıcaktan çok etkilendikleri için bu gibi havalarda adeta elle tutulamayacak hale gelmişlerdir. Hattı planlanan sürede bitirebilmek için gerektiğinde geceleri de çalışılmıştır.[659] Sadece demiryolu döşeme işinde 650.000 işçi çalışmıştır.[660] Bu bilgilerden de görüleceği gibi Sivas-Erzurum ve Çetinkaya-Malatya demiryolu hatları büyük fedakârlıklarla döşenmiştir.[661] Cumhuriyet'in demiryolu mucizesi derken neyi kastetdiğimiz sanırım şimdi çok daha iyi anlaşılmıştır.

Atatürk'ün "Demirağ Projesi"nin önemini anlamak için genç Cumhuriyet'in çok kısa bir zaman içinde tüm Türkiye'yi nasıl ve ne kadar uzunlukta demirağlarla ördüğünü bilmek gerekir.

---

655 Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl:6, Sayı:5, Birinci Teşrin (Ekim) 1939, s. 11.
656 Sivas Cer Atelyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat, Ankara, 1939, s. 36, 59.
657 Demiryollar Dergisi, XV/176-177, s. 186.
658 age., s. 185.
659 Bayındırlık İşleri Dergisi, VI/5, s. 56.
660 Sivas Cer Atelyesi..., s. 46.
661 M. Küçükuğurlu-G.F. Saylan, "*Şimendiferin Erzurum Yolculuğu*", A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S. 38, Erzurum 2008, s. 335-337.

İşte 1923-1950 yılları arasında (Atatürk ve İnönü döneminde) Türkiye'nin demirağları (Yapılanlar ve millileştirilenler):[662]

A. Devletin Yaptığı Hatlar

1. Ankara-Sivas hattı
2. Samsun-Sivas Kalın hattı
3. Kütahya-Balıkesir hattı
4. Ulukışla-Kayseri hattı
5. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı
6. Filyos-Irmak hattı
7. Yolçatı-Elazığ hattı
8. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur hattı
9. Bozanönü-Isparta hattı
10. Sivas-Erzurum hattı
11. Malatya-Çetinkaya hattı
12. Diyarbakır-Kurtalan hattı
13. Elazığ-Genç hattı
14. Köprüağzı-Maraş hattı
15. Narlı-Antep-Karkamış hattı
16. Filyos-Zonguldak-Kozlu hattı
17. Hadımköy-Kurukavak hattı
18. Selçuk-Çamlık varyantı
19. Tavşanlı-Tunçbilek hattı
20. İstasyon-Malatya hattı
21. Erzurum-Hasankale hattı

B. Şirketlerin Yaptığı Hatlar

1. Ilıca-Palamutluk hattı
2. Samsun-Çarşamba hattı

C. Yabancıların Yaptığı Hatlar (Millileştirilenler)

1. Anadolu ve Mersin-Adana hattı
2. Mudanya-Bursa hattı
3. Samsun-Çarşamba hattı
4. İzmir-Kasaba ve Temdidi hattı

---

662 Ayrıntılar için bkz. Yıldırım, **age.**, s. 75-146; **Demiryollarımız**, TCDD Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi, Demiryol Dergisi Yayınlarından, Ankara, 1958, s. 96.

5. İzmir-Aydın hattı
6. Şark demiryolları
7. Ilıca-Palamutluk hattı
8. Bağdat demiryolları

D. Ruslardan Kalan hatlar

1. Hasankale-Sarıkamış Sınır hattı



1923-1950 arasında Türkiye'nin demiryolları

Genç Cumhuriyet'in demiryolu başarısı *Demiryollar Dergisi*'nin Şubat 1937 sayısında şöyle anlatılmıştır:

"*Bitmez, tükenmez, ardı sonu gelmez dövüşlerden yorgun ve parasız çıkan bir milletin on beş sene içinde sarp, dağınık muvasele imkânları çok çetin bir yurtta 2700 km., yepyeni çelik çubuklar uzatması, dağları yararak ıssız, habide yurt köşelerini tiz lokomotif düdükleriyle çınlatması, yurdun hemen her köşesinde bir iş ve hayat kaynağı yarattıktan başka milli ülkü, milli vahdet abidelerini şirketlerden satın alınan 3300 kilometrelik bir çelik ağla tahkim etmeğe muvaffak olması, tarihimizin yazacağı eşine tesadüf edilmeyen en yüksek bir mevzudur.*"

1950 yılında Türkiye'de 3579 kilometresi yeni yapılan, 3840 kilometresi yabancı şirketlerden alınan ve 256 kilometresi Ruslardan kalan toplam 7675 kilometre demiryolu vardır.[663]

663 Yıldırım, age., s. 195.

Cumhuriyet'in ilan edildiği 1923'ten 1939'a kadar Türkiye'de **toplam 3189 kilometre** demiryolu inşa edilmiştir.[664] Bu hesaba göre 1923-1950 yılları arasında inşa edilen demiryollarının -390 kilometresi hariç- tamamı Atatürk döneminde inşa edilmiştir.

Osmanlı Devleti Anadolu'da yaklaşık 100 yıl içinde yabancı şirketlere ortalama 4000 kilometre demiryolu yaptırmışken, Cumhuriyet sadece 16 yılda tamamı yerli sermaye ile bu rakama yakın demiryolu yaptırmıştır. Daha küçük ölçekli başka bir karşılaştırma yapmak gerekirse, Osmanlı, İstanbul-Ankara demiryolunu bir Alman şirketine 21 yılda yaptırmışken; Cumhuriyet, Yahşıhan-Kayseri arasını (311 km.) 2 yılda yapmıştır.[665]

TCDD'nin verilerine göre 2011 yılı itibariyle Türkiye'deki ana hat uzunluğu **8697 kilometre**dir. Türkiye'de Atatürk döneminde toplam **7675 kilometre** demiryolu vardır ve bunun 3186 kilometresi Atatürk tarafından yaptırılmıştır. Başka bir hesapla, Atatürk döneminde **16 yılda 3186 kilometre demiryolu yapılmışken, Atatürk'ten sonraki 73 yılda 2000 kilometre kadar demiryolu yapılmıştır.**[666] Hesap ortadadır!..

TCDD'nin verilerine göre 2002-2012 arasındaki 10 yıllık AKP döneminde 1085 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Buna yüksek hızlı trenyolu da dahildir. Bu nedenle birkaç yıl önce AKP'li **Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım** partisinin demiryolu politikasını anlatırken şöyle demiştir: "***... 1923–1946 arasında bir yılda yapılan demiryolu uzunluğu 128 kilometreydi. 1946–2003 yılları arasında bu oran, yılda 11 kilometreye düştü. 2003'ten sonra, şu anda yıl başına düşen demiryolu yapımı 107 kilometreye ulaştı. Hâlâ Atatürk döneminin rakamlarına ulaşamadık.***"[667]

AKP'li Ulaştırma Bakanı birkaç yıl önce, "***Hâlâ Atatürk döneminin rakamlarına ulaşamadık***" diyerek özeleştiri yaparken, birkaç yıl sonra (Ağustos 2012) AKP'li Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, "***Neyi ördün! Türkiye'yi demirağlarla biz örüyoruz!***" demiştir.

---

664 Demiryollar Dergisi, XV/176-177, s. 178.
665 Özakman, Cumhuriyet, 2. Kitap, s. 269.
666 http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm.
667 http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=1706.

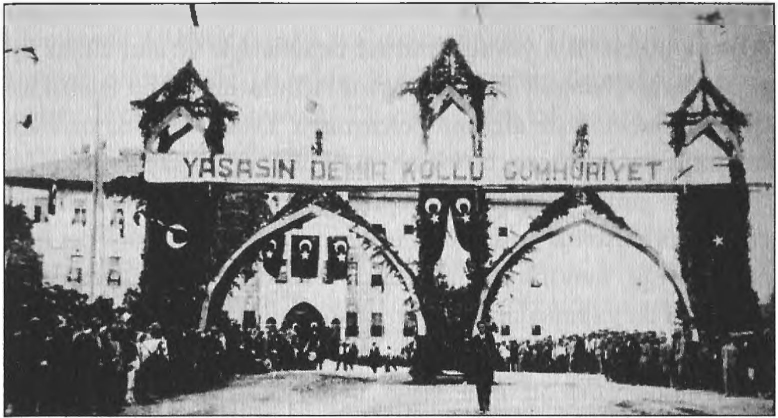
Tekrar hatırlatmak gerekirse, **Atatürk döneminde 3186 km., Erdoğan döneminde ise 1085 kilometre demiryolu yapılmıştır.** Üstelik koşullar da birbirinden çok farklıdır.

Bütün bu gerçeklerden sonra Atatürk düşmanı kafaya sorsanız bu sefer de size, "*II. Abdülhamit'in yaptırdığı demiryollarından*", "*Osmanlı'dan kalan 4000 kilometre demiryolundan*", söz ederek, "***Canım! Atatürk'ün, Cumhuriyet'in yaptığı demiryolu nedir ki? Osmanlı daha fazlasını yapmıştı!***" diye ahkam kesmeye kalkar! Ancak daha önce de anlattığım gibi Atatürk'ün demiryolu politikasıyla II. Abdülhamit'in demiryolu politikası arasında çok büyük farklar vardır: Her şeyden önce Atatürk'ün demiryolu politikası tamamen "antiemperyalist" ve "milli" niteliktedir. Atatürk Türkiye'yi demirağlarla örmeden önce Osmanlı Devleti'ni sömüren İngiltere-Fransa-Almanya gibi emperyalist Avrupa ülkelerinin yüksek imtiyaz bedelleriyle ve akıl almaz ayrıcalıklarla Osmanlı Devleti topraklarında inşa edip işlettikleri demiryollarını satın alıp millileştirmiştir. Daha sonra da özellikle doğu illerini merkeze, birbirine ve limanlara bağlayan doğu-batı, kuzey-güney bağlantılı son derece işlevsel demiryolları inşa ettirmiştir. Üstelik genç Cumhuriyet, bu demiryollarını dış borç alarak değil, kendi imkânlarıyla döşemiştir. Ayrıca Osmanlı'nın Anadolu'da yabancılara inşa ettirdiği demiryollarının yüzde 70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde devletin inşa ettiği demiryollarının yüzde 78,6'sı doğuya kaydırılmış ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilmiştir. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilmiş, 1935-45 yılları arasında ise hatlar birleştirilmiştir.[668] Kısacası, Kurtuluş Savaşı'nda emperyalizmi Anadolu yaylasına gömen Atatürk, Kurtuluş Savaşı'ndan hemen sonra da emperyalizmin, Avrupalı kapitalist şirketlerin, yabancıların çıkarlarına hizmet eden demiryolları yerine, Türk milletince inşa edilip işletilen ve Türk

668 TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri, s. 25.

milletinin çıkarına hizmet eden demiryolları inşa ettirmiştir. Yani Atatürk Türkiye'yi sadece demirağlarla örmekle kalmamış "milli demirağlarla" örmüştür. Atatürk'ün demiryolları emperyalizmin değil Türk milletinin hizmetindedir. Bu nedenle aslında Atatürk'ün ne kadar uzunlukta demiryolu döşediğinden çok bu demiryollarının niteliği önemlidir.

Atatürk'ün "Demirağ Projesi"nin hayata geçirildiği 1923-1950 arasında satın alınan ve inşa edilen demiryolları hem ulaştırma, hem güvenlik hem de tarım, ticaret, madencilik ve sanayi alanlarında çok işe yaramıştır. Her şeyden önemlisi Türkiye, Osmanlı'nın emperyalist demirağlarının kuşatmasından kurtulup milli demirağlarına kavuşmuştur.

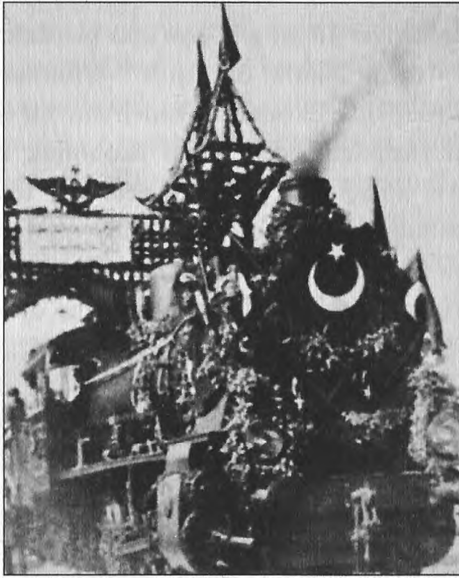


30 Ağustos 1930'da demiryolunun Sivas'a ulaştığı gün istasyonda görkemli bir tören yapılmıştır. Tören alanın girişine asılan "Yaşasın Demir Kollu Cumhuriyet" sloganı dikkat çekicidir.[669]

Genç Cumhuriyet demiryolu inşası kadar demiryolu işletmesine de büyük önem vermiştir. Yapılan çalışmalar sonunda 1934'te trenlerle 8.510.458 yolcu taşınırken bu sayı 1939'da 25. 636.009'a çıkmıştır. Aynı dönemde 2.807.596 ton taşınan yük

669 Fotoğraf, Zafer Toprak'ın kişisel arşivinden alınmıştır. Toprak, **agm.**, s. 26.

6.151.886 tona çıkmıştır. Demiryolu'nun Erzurum'a ulaşmasıyla hayvan taşımacılığında da ciddi bir artış görülmüştür. 1934'te trenlerle 64.000 hayvan taşınırken, bu sayı 1939'da %812 artışla 519.932'ye çıkmıştır.[670]



Samsun-Sivas hattının 23 Ağustos 1928 tarihinde işletmeye açılan Zile istasyonuna ilk tren, çiçeklerle ve ay yıldızla bezenmiş bir şekilde gelmiştir.[671]

1923-1939 arasında demiryolu işletme araçlarında da büyük bir artış görülmüştür. Buna göre 1923'te 118 olan lokomotif sayısı 1939'da 632'ye, 1923'te 203 olan vagon sayısı 1939'da 810'a, 1923'te 1983 olan yük vagonu sayısı da 9883'e yükselmiştir.[672]

"*Cumhuriyet Türkiye'sinin kuruluşunda devlet bütçesinin önemli bir kısmı demiryollarının inşasına ayrılmıştı. Demiryollarının millileştirilmesi, dönemin 'milli iktisat' anlayışının bir uzantısıydı. Türkiye, demiryolu sayesinde Doğu Anadolu'yu ül-*

670 Yıldırım, age., s. 174.
671 Toprak, agm., s. 29.
672 Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Neticeleri 1928-1940; İ.U.M. İstatistik Yıllıkları (1928-1940); Yıldırım, age., s. 188.

keyle bütünleştirmişti ve iç pazar, demiryolları sayesinde oluşmuştu. Kendi demiryolunu inşa ederek mühendisiyle, işçisiyle kendisine yeni bir kimlik kazandırmıştı. Türkiye'de 40'lı yılların sonuna kadar çağdaş, seküler toplumu en iyi ifade eden metafor, demiryoluydu."[673]

Genç Cumhuriyet 15 yıl gibi çok kısa bir sürede Türkiye'yi gerçekten de "demirağlarla örmüştür." Cumhuriyet'in "mili demirağları", Kemalist Ekonomi Modeli'nin bir gereğidir. Dış borç batağına sürüklenmeden kendi ekonomik kaynaklarıyla ayakta durmayı amaçlayan genç Cumhuriyet, ülkenin ekonomik kalkınmasında önemli bir etkiye sahip olan demiryollarını da kendisi inşa etmiştir. Dünyada ilk kez emperyalizme meydan okuyarak kurulan Türkiye Cumhuriyeti, yine dünyada ilk kez "emperyalist demirağlara" karşı "milli demirağlar" politikasıyla tam bağımsız bir ulaşım ağına sahip olmayı başarmıştır.

Atatürk'ün "Demirağ Projesi" de onun diğer projeleri gibi genç Cumhuriyet'in idealist devlet adamları, çalışkan işçileri tarafından hayata geçirilmiştir. Bu konudaki büyük başarının ardında özellikle S.Sırrı Bey, Behiç Bey, Hilmi Bey, Nuri Demirağ, Recep Peker, Ali Çetinkaya ve İsmet İnönü'nün çok büyük emekleri vardır.[674] Bu başarıda İsmet İnönü'nün yeri bir başkadır. Öyle ki, Atatürk döneminde orta dereceli okullarda ders kitabı olarak okutulan "*Tarih IV*" te "*Demiryolu Siyaseti ve İsmet Paşa*" adlı özel bir başlık açılmış ve burada İsmet İnönü'den "*Demiryolu ve İsmet Paşa birbirini hatırlatan eş anlamlı timsaller haline gelmiştir,*" diye söz edilmiştir.[675] Kitaptaki şu tanım da dikkat çekicidir: "***Yeni Türkiye demiryolları, Gazi, İsmet Paşa ve Cumhuriyet'in ilk ve zahmetli yıllarını yaşayan nesil tarafından ekonomik bağımsızlık andını pekiştirmek için memleket bağrına atılmış çelik imzadır.***"[676]

---

673 Toprak, **agm.**, s. 30.
674 von Kral, **age.**, s. 138.
675 **Tarih, IV**, s. 324.
676 **age.**, s. 324.

Demirağ Projesi'nin başmimarı Atatürk, Misak-ı Milli sınırları içinde yaptığı yurt gezilerinin büyük bölümünü demiryollarıyla gerçekleştirmiştir. Devletin ileri gelenleriyle birlikte özel trenine atlayıp Anadolu'nun bir zamanlar kuş uçmaz kervan geçmez uzak bölgelerine gitmiş, oralarda yeni inşa edilen çağdaş istasyon binalarında coşkulu kalabalıklarca karşılanmıştır. Bazen tren penceresinden uzanıp bir köylünün elini sıkmış, bazen bir çocuğu kucağına almış, bazen de kendisine uzatılan dilekçeleri okumuştur oracıkta. Halk, kurtarıcı Gazi'sini çoğu kez tren istasyonlarında beklemiş, tren istasyonlarında karşılamıştır. Demirağlarda koyu bir buhar soluyarak gelen beyaz tren görüldüğünde Atatürk coşkusu sarmıştır tüm benlikleri...



Atatürk, özel treninin penceresinde vatandaşların dilekçelerini incelerken

Atatürk'ün Demirağ Projesi'ni, Karadeniz'in Samsun-Sivas-Kayseri-Ulukışla-Adana-Mersin yoluyla Akdeniz'e bağlanması ve Erzincan-Erzurum yolunun bitirilmesi dolayısıyla yapılan törenlerle sonlandıralım.

Turgut Özakman'a kulak verelim:

*"Büyük rüya gerçekleşmişti. Program öyle ustaca düzenlenmişti ki, konuşmalardan sonra Samsun'dan gelen iki vagonlu özel bir katar düdük çalarak, süslenmiş Ulukışla istasyonuna girdi. Lokomotif de bayrak ve defnelerle süslüydü. Göğsündeki dövizde kocaman bir yazı vardı: '**Karadeniz'den Akdeniz'e selamlar!**' Özel katarla hep birlikte güle eğlene Ulukışla'dan Mersin'e geldiler. Öğrenenler yol boyunca 10. Yıl Marşı'nı söylediler.*

'Çıktık açık alınla on yılda her savaştan
On yılda on beş milyon genç yarattık her yaştan
Başta bütün dünyanın saydığı baş kumandan
Demirağlarla ördük anayurdu dört baştan'

Kıyıdaki bir lokantaya oturdular. Akdeniz'e bakarak kadehlerini kaldırdılar: 'Cumhuriyet'in, demiryolculuğun, emeği geçen herkesin şerefine!'

*Mersin'den özel bir katar da göğsünde '**Akdeniz'den Karadeniz'e Selam!**' yazısıyla Samsun'a gidecekti."*[677]

"8 Ekim günü Cumhuriyet'in bir rüyası daha gerçekleşti. Erzurum'a doğru dağları yara yara yol alan demiryolu Erzincan'a ulaşmıştı. Çok güzel bir istasyon yapılmıştı.

Atatürk'ün hastalığı dolayısıyla hattın açılış töreni ileri bir tarihe ertelendi. Bayar, Erzincan'a ulaşıldığını Genel Sekreterlik aracılığıyla Atatürk'e arz etti. Atatürk, telgrafla teşekkür etti. Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya da İnönü'ye bilgi verdi:

'Erzurum'a ne kadar kaldı Çetinkaya?'

'215 kilometre Ama Erzincan-Erzurum yolunu kabaca açtık. Ray döşüyoruz. En geç, gelecek yılın sonunda Erzurum'da oluruz Paşam.'

'Benim hesabıma göre bugüne kadar 3000 kilometre yeni demiryolu yapmışız. Doğru mu?'

'Evet, çok doğru.'

'Atatürk'e haber verdiniz değil mi? Bu güzel haber beni diriltti. Ona da iyi gelir.'

677 Özakman, age., s. 480-481.

'Verildi Paşam.'
'Teşekkür ederim.''[678]
Sahi birileri Atatürk'e "*Neyi ördün?*" diye mi sormuştu!..

Karayolları

Cumhuriyet Osmanlı Devleti'nden yeterli miktarda demiryolu devralmadığı gibi yeterli miktarda karayolu da devralmamıştır. Mevcut yollar, o günün tekniğine uygun düşmeyen basit iz, patika, bozuk ve makadam yollardan ibarettir. İstanbul ile İzmit arasında dahi gerçek bir karayolu yoktur.[679] Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne 13.885 kilometre şose ile 4450 kilometre toprak yol kalmıştır.[680] Ancak buna yol demeye bin şahit lazımdır. Değişik kaynaklarda birbirinden farklı rakamlarla ifade edilen bu karayollarının ancak 4000 kilometre kadarı kullanılabilir durumdadır.

Cumhuriyet'in ilk on beş yılında yapılan yolların uzunluğu 20.000 kilometreye ulaşmıştır.[681] 1923'ten 1932'ye kadar 1701 kilometreden fazla yeni yol yapılmış, 3804 kilometre eski yol tamir edilmiş, 43 tanesi büyük 84 köprü inşa edilmiştir.[682] 1923-1926 yılları arasında da 27.850 kilometre köy yolu açılmış, onarılmış ve düzeltilmiştir.[683] **Sonuç olarak Cumhuriyet'in ilk on beş yılında üzerinden her mevsim araç geçen yolların uzunluğu 39.000 kilometreye ulaşmıştır.**[684]

Genç Cumhuriyet'in yaptığı demiryolları, karayolları, köprüler ve geçitler dışında limanlar, barajlar ve elektrik santralleri de vardır. Bunlar konumuz dışındadır.[685]

---

678 **age.**, s. 643-644.
679 Ekrem Ceyhun, **Atatürk Üniversitesi 50 Yıl Armağanı Dergisi**, C 2, Erzurum, 1973, s. 159.
680 Bkz. Özcan Karacan, **Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)**, TC. Ankara Üniversitesi,Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005. (sonuç bölümü)
681 **age.**, (sonuç bölümü)
682 **Tarih, IV**, s. 326; Karacan, **age.**, s. 86.
683 Metin Aydoğan, **Türkiye Üzerine Notlar, 1923-2005**, 14. bas., İzmir, 2005, s. 73; Aydoğan, **Türkiye'ye Adanmış Bir Yaşam (2) Atatürk ve Türk Devrimi**, s. 317.
684 Karacan, **age.**, (sonuç bölümü); von Kral, **age.**, s. 123.
685 Ayrıntılar için bkz., Karacan **agm.**

Demirağ Projesi'nin Yok Edilişi

Emperyalizmin en önemli araçlarından biri ulaşım ve bayındırlıktır. Emperyalizm, sömürmek istediği ülkeye giden yollara büyük önem vermiştir. Çünkü emperyalizm, ihtiyaç duyduğu hammaddeleri fabrikalara, bu hammaddelerden elde ettiği ürünleri de pazarlara taşımak için yollara muhtaçtır.

19. yüzyılda İngiliz emperyalizmi, sömürgesi Hindistan'a giden çok sayıda alternatif yol yapmıştır. İngiltere Hindistan'ı daha iyi sömürebilmek için kilometrelerce demiryolu inşa etmiştir. İngiltere, Fransa ve Almanya aynı yöntemi Osmanlı Devleti'nde de uygulamışlardır. Emperyalizm, Osmanlı Devleti topraklarında, tamamen kendi çıkarlarına hizmet eden demiryolları inşa etmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda emperyalizmi yenen Atatürk, emperyalizmin demiryolu oyununu da bozmuştur. Atatürk, emperyalizmi çok rahatsız eden tamamen milli bir demiryolu politikası izlemiştir. Bu politika sayesinde Türkiye, 1923-1950 arasında kendi demiryollarını kendisi yapıp işleten bir ülke haline gelmiştir.

Türkiye'nin milli demirağlarla örülmesi ve bu demirağların ulaştırma, güvenlik, ticaret, sanayi alanlarında Türkiye'nin tam bağımsız bir şekilde kalkınmasını sağlaması emperyalizmin harekete geçmesine neden olmuştur.

Emperyalizm, Türkiye'yi Atatürk'ün ölümünden hemen sonra bağımsızlık sembolü "Demirağ Projesi"nden vazgeçirip, bağımlılık sembolü "Karayolu Projesi"ne yönlendirmek istemiştir.

Aslında "Demirağ Projesi"ne yönelik ilk emperyalist eleştiriler daha Atatürk'ün sağlığında başlamıştır. Örneğin, 1930 yılında Merkez Bankası'nın kuruluş çalışmaları sırasında hazırlanan çok sayıdaki rapordan biri olan "*Müller Raporu*"nda Dr. Karl Müller, anayurdun demirağlarla örülmesine kendince ciddi eleştiriler getirmiştir.[686] Alman Müller raporunda, demiryolu inşaatlarının çok pahalıya mal olduğunu belirtmiştir.[687] Ancak

686 Yavi, age., s. 411.
687 age., s. 411-412.

"*Müller Raporu*"ndaki görüşler hükümet tarafından dikkate alınmamıştır.[688]

1946'dan itibaren Amerikan emperyalizminin kontrolüne giren Türkiye, 1947 yılında ulaşım politikasını değiştirmiştir. ABD'nin 1947 yılında Türkiye'ye yapacağı askeri ve ekonomik yardım programında "yol" konusu da yer almıştır. Bu çerçevede ABD Federal Karayolu Teşkilatı *(Federal Bureau of Public Roads)* Genel Müdür Yardımcısı H.G. Hilts başkanlığındaki bir uzman grubu Türkiye'ye gelerek yaptığı incelemeler sonunda ***"Hilts Raporu"*** adıyla bir rapor hazırlayarak Nafia Vekaleti'ne sunmuştur.[689] Hilts Raporu'nda, Atatürk'ün "Demirağ Projesi" eleştirilerek karayolunun çok daha iyi bir ulaştırma yöntemi olduğu iddia edilmiştir.[690] Raporda ayrıca demiryolunun doğu illerine ulaştırılması dışında önemli bir ihtiyaç olmadığı belirtilmiştir.[691] Nasıl ki bir zamanlar Rusya, kendi çıkarları açısından Osmanlı Devleti'nin doğu bölgelerine demiryolu yapmasını istememişse, şimdi de ABD yine kendi çıkarları açısından Türkiye Cumhuriyeti'nin bu sefer sadece doğuya demiryolu yapmasını istemiştir. Çünkü ABD, Rusya ile muhtemel bir savaşta Türkiye'nin Rusya'ya yakın doğu bölgelerine giden demiryollarına ihtiyaç duyacaktır.

1948'den itibaren *"Hilts Raporu"* doğrultusunda Atatürk' ün "Demirağ Projesi" rafa kaldırılarak, Amerika'nın "Karayolu Projesi" hayata geçirilmiştir.[692]

1856'dan başlayarak Osmanlı'yı çökerten "imtiyazlı demiryolculuğu", 1946'dan sonra o imtiyazı da Türkiye'ye çok görüp "*Demiryolu yapmak sizin neyinize*!" demiştir. Bu sözler, 1947'de Türkiye'ye gelip, yurdu baştan başa dolaşıp incelemelerde bulunan ünlü **Amerikan Petrol tekeli Standart Oil Company'nin**

---

688 age., s. 431-432.
689 T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlıkta 50. Yıl**, Ankara, 1973, s. 40; Yıldırım, age., s. 49.
690 C. Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961, s. 29.
691 age., s. 58.
692 Nazım Berksan, **Yol Davamız Nerede**, Ankara, 1950, s. 129; Yıldırım, age., s. 49.

Mühendisler Kurulu Başkanı ve ABD Dışişleri Bakanlığı Petrol Müşaviri Thornburg'a aittir.[693]

"***Truman Doktrini'ne** dayalı olarak ABD ile Türkiye arasında 1947 yılında imzalanan 'Yardım Anlaşması' bir dönemin de başlangıcıdır. Marshall Yardımları kapsamında tarıma traktör girmesi, **karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine geçilmesi** ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşme kapalı pazar ekonomisinden açık pazar ekonomisine geçiş sürecini başlatmıştır. ABD yardım programının ilkeleri için Türkiye'ye gelen **Thornburg, karayolunun demiryoluna tercih edilmesini, lokomotif fabrikasının kurulmamasını, denizyollarıyla ulaşım yapılmasını** istemiştir.*"[694]

Aradan yıllar geçmiş, Türkiye demiryollarını unutup karayollarına ağırlık vermiştir, ama emperyalizm işi sıkı tutmaya kararlıdır. "*Ne olur ne olmaz! Türkiye yeniden demiryollarına önem verir!*" endişesiyle olsa gerek, 1995 yılında Türkiye'ye bir Amerikan ziyareti daha gerçekleştirilmiştir. **CIA'ya hizmet ve yatırım desteği veren Amerikan kuruluşu Booz Allen Hamilton,** Türkiye'de yaptığı incelemelerin sonuçlarını "***Hamilton Raporu***" adıyla Devlet Demiryolları Yönetimi'ne sunmuştur. "İyilik önerileri" demeti görüntüsüne bürünmüş bu yeni "ihtarname"de Türkiye'ye aslında "*Demiryollarını ortadan kaldırın!*" denilmiştir.[695]

1950 yılında toplam 24.000 kilometre olan karayolu uzunluğu, DP dönemindeki çalışmalarla 1961'de 42.000 kilometreye çıkarılmıştır.[696] Sonuç olarak, 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950–1997 yılları arasında karayolu uzunluğu %80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece %11 artmıştır. Bugün ülkemiz yolcu taşıma paylarına göre karayolu yolcu taşıma payı %96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca %2'dir.

---

693 Ümit Sarıaslan, "*Murat Kışlalı Trene Bindirilmiş Gazeteci Değil*", http://kentvedemiryolu.com, 14 Ağustos 2008.
694 Sultan Özer, "*Çelik Ağların Bitmeyen Hazin Öyküsü-1*", http://www.evrensel.net, 8 Mart 2002.
695 Sarıaslan, agm.
696 Özer, agm.

Türkiye'nin demiryollarından vazgeçirilerek karayollarına mahkum edilmesinin bir "emperyalist oyun" olduğunu düşünen Attilâ İlhan'ın şu değerlendirmeleri dikkat çekicidir:

"... *Otobüslerin vızır vızır işlediği bir dönemde hâlâ raylar üzerinde giden bir taşıma aracına bağlı kalmayı ilkellik saydık. Sonunun nereye varacağını hiç düşünmeden önce tramvaylarımızı otobüslerle, sonra otobüslerimizi özel otomobillerle değiştirme yolunu tuttuk. Meğerse böyle yapmak dışa bağımlı bir taşımacılık anlayışına yarıyor. İlerde şehirlerimizi, trafik sıkışıklığından geçilmez hale getirecek bir tarihsel yanlışlığa düşüyormuşuz. (...) Şehir içi trafiğini keşmekeşten, ülke ekonomisini savurganlıktan kurtarmak için tek yol, tramvaya dönmektir. Zira bir kere tramvay petrolsüz işler, ikincisi yurtiçinde yapılabilir, üçüncüsü vagonları çoğaltarak bir kerede yüzlerce kişiyi bir yerden bir yere götürebilir. (...) Türkiye'nin tramvaylara veda etmek kararını verdiği tarihlerde Türkiye'nin Amerika ile sıkı ilişkilere girdiği tarihler üç aşağı beş yukarı aynıdır. Galiba yazmıştım! 1947 Haziranı'nda Türkiye'ye gelen bir iktisat heyetinin başkanı, göğsünü gere gere diyordu ki: 'Türkiye'ye her şeyden evvel, her türlü kalkınma ilanlarından evvel yol ve liman lazım olduğuna inanmak icap eder.' O tarihlerde bu sözlerin, siz kalkınmaya boş verin, size satacağımız motorlu araçlar için yol yapın, ihraç edeceğimiz malları indirmek için liman inşa edin anlamına geldiğini sosyalistlerden başka kimse anlamamıştı. CHP'de, sonradan devralan DP de işe şehir içi yollarını asfaltlamak, motorlu ve benzinli araçlar için elverişli hale getirmekle başladılar. Sonra tramvayları kaldırdılar. Arkasından sokaklarımız en iddialı, en lüks, en işe yaramaz, en çok benzin yakan Amerikan otomobilleriyle doldu. Bunu, ilerlemek, çağdaşlaşmak sanıyordu bizim yöneticilerimiz. 1950'lerin ilk yıllarında Avrupa'ya yolum düşüp oralarda tramvayların tıkır tıkır işlediklerini görünce ne kadar şaşırmışımdır! Türk'ün aklı geç gelir diye atasözümüz vardır. Ne kadar doğru!*"[697]

---

697 İlhan, **Hangi Atatürk**, s. 203-204.

Attilâ İlhan çok haklıdır. Türkiye'ye, *"demirağlardan vazgeçin! Karayoluna ağırlık verin!"* diyenler, kendi ülkelerini demirağlarla örmeye devam etmişlerdir. Gerçek şu ki, bir zamanlar Türkiye'yi demirağlarla sömüren emperyalizm, Atatürk'ün demirağları millileştirmesinden sonra Türkiye'yi karayollarıyla sömürmeye karar vermiştir. Bu amaçla 1950'lerde ABD, Türkiye'ye bolca karayolu yapması için kredi vermiş ve inşaat makineleri satmıştır. Yollar yapılmaya başlanınca arkası kendiliğinden gelmiştir: Bolca benzin yakan süslü Amerikan otomobilleri, bu otomobillerin sıkça bozulan yedek parçaları, asfalt ve yan ürünleri... Karayolu = otomobil + yedek parça + petrol formülüyle kazanan ABD, kaybeden Türkiye olmuştur.

Atatürk'ün milli demiryolları "bağımsızlık" demekti. Menderes'in Amerikan destekli karayolları ise "bağımlılık"...

Yine Attilâ İlhan'a kulak verelim:

*"27 Temmuz 1948'de İzmir'de yaptığı bir konuşmada Adnan Menderes DP adına kelimesi kelimesine şunları söylüyordu: '... **Milli veya bağımsız diye adlandırılan dış siyaset gerçekte Birleşmiş Milletler'deki demokrasi anlayışından uzaklaşmak demektir...**' Oysa Mustafa Kemal Büyük Nutku'nda, (...) daha o zaman bakın ne demişti: '... **Bizim vuzuh ve tatbik kabiliyeti gördüğümüz siyasi meslek milli siyasettir...**' Devletin kuruluş felsefesi budur. İnönü/Bayar takımının 1947'den başlayarak, ülkeyi getirdikleri yer neresidir, onu da biliyorsunuz. (...)*

İlk Cumhuriyet hükümetlerinin ulusal siyasetlerinin başlıca odaklarından birisi demiryolu siyaseti idi. Bizim çocukluğumuz, 'demirağlarla ördük ana yurdu dört baştan' efsanesi içinde geçmiştir. Mustafa Kemal, her meclisi açış konuşmasında sorun üzerinde ayrıca durur. O yıl boyunca hangi şehirlere ulaştığımızı halka müjdelerdi. Öyle ki, demiryolu demek, bir yerde uygarlık, bir yerde bağımsızlık demek oluyordu. Sonra Amerikalılar geldiler. Türkiye, Menderes'in ağzından 'milli siyaset'in Birleşmiş Milletler'in ilkelerine uymadığını ilan etti ve demiryollarımız talihine terk edildi.

Sorumlu bakan şimdi çıkmış diyor ki, karayolları taşımacılığı

ülkemizi geniş ölçüde dışa bağımlı kılmakta, pahalıya gelmektedir. Demiryollarımızın yenilenmesi ve yenilerinin yapılması zorunludur. Ülkeyi, kuzeyden güneye, doğudan batıya yeni demiryollarıyla kat edeceğiz. Bu ekonomimiz için de gereklidir, savunmamız için de! Tekerleği yeniden keşfetmek değil de nedir bu? (..)

Cumhuriyet'i kuranların milli siyaseti bu idi. Sonradan kendilerine 'milliyetçi' diyenler ise, bu siyasetin Birleşmiş Milletlerin ilkelerine uymadığını ilan edip Amerikan siyasetini benimsemişlerdi..."[698]

Aslında her şeyi şu cümle özetlemektedir: **Atatürk döneminde 16 yılda 3186 kilometre demiryolu yapılmışken, Atatürk'ten sonraki 73 yılda 2000 kilometre kadar demiryolu yapılmıştır.**

Türkiye'de zaman içinde demiryolu taşımacılığı çok gerilemiştir. Örneğin, 1955'te demiryollarının yolcu taşıma payı %24'lerde, yük taşıma payı ise %53'lerde iken, 1970'te yolcu taşıma payı %8'e, yük taşıma payı ise %22'ye düşmüştür. 1972 yılında yurtiçi yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığının payı %90.6, banliyöler hariç demiryolu taşımacılığının payı %7.2'dir. 1983'te bu paylar karayollarında %95.3'e yükselirken, demiryolları önce %3.8'e, 1993'te de %3.2'ye kadar gerilemiştir. 1998'de ise bu rakamlar %4 ve %7'ye düşerken, 2001 yılı verilerine göre bu rakamlar yolcu taşımada %3, yük taşımada %4.9'a kadar inmiştir. 2001 yılı verilerine göre karayollarına %52.8 oranında pay ayrılırken, demiryollarına ayrılan pay %4'lerde kalmıştır. [699]

Akl-ı Kemal'in örnek projelerinden "Demirağ Projesi" de işte böyle yok edilmiştir. Kısacası, yine "O yapmış, ötekiler yıkmıştır."

3. cildin sonu

---

698 age., s. 204-207.
699 Özer, agm.

Kaynakça

Açıksöz gazetesi, 5 Temmuz 1928.

Altun, Şafak, **İlk Hedef Akdeniz'di İkinci Hedef İktisat**, İstanbul, 2007.

"*Ahmet Akyol Usta'nın Anıları*", **MKE Dergisi**, 1984/9, Ankara, Ekim 1982, S. 10.

"*Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivi'nde Bulunan Gizli Anlaşmayı 82 Yıl Sonra Açıklıyoruz: Savaşın Bedeli 5 Milyon Altın*", **Cumhuriyet** gazetesi, 11 Ağustos 1996, s. 17.

Arif, M., **Anadolu İhtilali**, Yeni İstanbul Yayını, ty.

"*Atatürk Nazilli'de Coşkun Tezahüratla Karşılandı*", **Yeni Asır gazetesi**, 10 Ekim 1937.

Atatürk'ün Bütün Eserleri, 30 Cilt, Kaynak Yayınları, İstanbul, 1998-2011.

Atatürk'ün Okuduğu Kitaplar, 24 Cilt, Anıtkabir Derneği Yayınları, Ankara 2001.

Atatürk'ün Özel Kütüphanesinin Kataloğu, Başbakanlık, Ankara, 1973.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C 1, Ankara, 1945, 4. bas., Ankara, 1989.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C 2, Ankara, 1952.

"*Atatürk'ün TBMM'nin I. Dönem 4. Yasama Yılını Açış Konuşmaları (1 Mart 1923)*", **Millet Meclisi Tutanak Dergisi** D. 1, C 28, s. 2.

"*Atatürk'ün TBMM'nin II. Dönem 2. Yasama Yılını Açış Konuşmaları (1 Kasım 1924)*, **Millet Meclisi Tutanak Dergisi** D. II, C 10, s. 1.

Atay, Falih Rıfkı, **Atatürkçülük Nedir?**, 3. bas., İstanbul, 2006.

Atay, Falih Rıfkı, **Çankaya**, Pozitif Yayınları, İstanbul, ty.

Atilla, A. Nedim, **İzmir Demiryolları**, İzmir, 2002.

Avcıoğlu, Doğan, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 3, İstanbul, 1998.

Avcıoğlu, Doğan, **Milli Kurtuluş Tarihi**, C 4, İstanbul, 2000.

Avcıoğlu, Doğan, **Türkiye'nin Düzeni**, C 1, İstanbul, 2001, 4. bas, İstanbul, 1969.

Aydemir, Şevket Süreyya, **İkinci Adam**, C 1, 9. bas., İstanbul, 1999.

Aydemir, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C 2, 26. bas., İstanbul, 2009.

Aydemir, Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C 3, 22. bas., İstanbul, 2007.

Aydın İl Yıllığı, 1973.

Aydoğan, Metin, **Türkiye Üzerine Notlar, 1923-2005**, 14. bas., İzmir, 2005.

Aydoğan, Metin, **Ülkeye Adanmış Bir Yaşam, Atatürk ve Türk Devrimi**, C 2, İzmir, 2008.

Ayın Tarihi dergisi, S. 84-85, 1931.

Aysan, Mustafa A., "*Atatürk'ün Ekonomik Görüşü*", **Atatürk Yolu**, Ankara, 1987.

Aysan, Mustafa, "*Atatürk'ün Ekonomi Politikası*", **Uluslar arası Atatürk Konferansı Tebliğleri**, 10-11 Kasım 1980, C 1.

"*Az Yediğimiz Meyvelerimiz II: Patates*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933.

B.M.M. Zabıtları, C 10.

Bardakçı, Murat, **Hürriyet** gazetesi, 7 Ağustos 2005, s. 27.

Bayar, Celal, **Atatürk'ün Metodolojisi ve Günümüz**, İstanbul, 1978.

Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl:6, S. 5, Birinci Teşrin (Ekim) 1939.

Baytal, Yaşar, **Atatürk Döneminde Sosyal Yardım Faaliyetleri, (1923-1938)**, Ankara, 2011.

Bayur, Yusuf Hikmet, **Atatürk, Hayatı ve Eseri**, Ankara, 1970.

Berber, Engin, **Kurtuluş Savaşı'nda Mustafa Kemal ve Vahdettin**, Ankara, 1998.

Berksan, Nazım, **Yol Davamız Nerede**, Ankara, 1950.

Boratav, Korkut, **Türkiye İktisat Tarihi**, 11. bas., Ankara, 2007.

Bozdağ, İsmet, **Sultan Abdülhamit'in Hatıra Defteri**, İstanbul, 1985.

Buğdaycı, Arslan, **Dünden Bugüne Nazilli**, İstanbul, 2001.

Büyüktuğrul, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C 4, İstanbul, 1983.

Caporal, Bernard, **Kemalizm Sonrasında Türk Kadını**, C 2, İstanbul, 2000.

Cebesoy, Ali Fuat, **Milli Mücadele Hatıraları**, İstanbul, 1953.

Cebsoy, Ali Fuat, **Sınıf Arkadaşım Atatürk**, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, ty.

Ceyhun, Ekrem, **Atatürk Üniversitesi 50 Yıl Armağanı Dergisi**, C 2, Erzurum, 1973.

CHP Programı, Ankara, 1935.

Cumhuriyet gazetesi, 21 Eylül 2010.

Cumhuriyet'in 15. Yılında Aydın, Aydın, 1938.

Çavdar, Tevfik, **Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzarayı Umumiye**, İstanbul, 1971.

Çelebi, Esat "*Atatürk'ün Ekonomik Reformları ve Türkiye Ekonomisine Etkileri (1923-2002)*", **Doğuş Üniversitesi Dergisi**, 2002, (5).

Çengelci, Ethem, **Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu**, Ankara, 1998.

Dağtekin, Hüseyin,"*İstiklal Savaşı'nda Anadolu'ya Kaçırılan Mühimmat ve Askeri Eşya Hakkında Tanzim Edilmiş Vesikalar,*" **Tarih Vesikaları Dergisi**, S. 1/16, İstanbul, 1955.

Demiryollar Dergisi, XV/176-177.

Demiryolları Mecmuası, C 6, S. 66-70, 1 Kanun 1930.

Demiryollarımız, TCDD Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi, Demiryol Dergisi Yayınlarından, Ankara, 1958.

Dervişoğlu, Fatih M., **Nuri Demirağ, Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, İstanbul, 2007.

Devlet Demiryolları Resmi Sitesi, **http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm.** (Erişim tarihi, 10 Ağustos 2012).

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Neticeleri 1928-1940; İ.U.M. İstatistik Yıllıkları (1928-1940).

Dilik, Sait, "*Atatürk Döneminde Sosyal Politika*", **http://dergiler.ankara.edu.tr**, (Erişim tarihi, 12 Temmuz 2012).

Dinçer, Celal, "*Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık işlerine Dair Hazırladığı Layiha*", **Belgeler**, C 8, 1968-1971, S. 9-12.

Dirik, K. Doğan, **Vali Paşa Kazım Dirik, "Bandırma Vapuru'ndan Halkın Kalbine"**, İstanbul, 2008.

Doğan, Hulusi, "*Sümerbank Nazilli Basma Fabrikasına Tarihi Bir Bakış*", **Ege Akademik Bakış**, 7, Adnan Menderes Üniversitesi, Nazilli Meslek Yüksekokulu, (2) 2007, s. 661-689.

Dursun, Gülten - Dursun Nevzat, "*Atatürk'ün İktisadi Görüşleri ve Döneminin İktisadi Politikası*", **Atatürk Haftası Armağanı, Atatürk'ün Doğumunun 125'inci Yılı Armağanı**, ATSE Yayını, 10 Kasım 2006.

Dursunoğlu, Cevat, **Milli Mücadele'de Erzurum**, Ankara, 1964.

Duru, Cihan - Turan, Kemal - Öngeoğlu, Abdurrahman, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası 1**, Ankara, 1982.

Düstur, (Tertip III), s. 6, Kanun no: 3, **Resmi Gazete,** s. 1.

Earle, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı,** çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.

Eldem, Vedat, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi,** Ankara, 1994.

Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik,** Ankara, 1994.

Engin, Vahdettin, **Cumhuriyetin Aynası Osmanlı,** İstanbul, 2000.

Engin, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları,** İstanbul, 1993.

Ergin, Feridun, **Atatürk Zamanında Türk Ekonomisi,** Yaşar Eğitim Kültür Vakfı Yayınları, No:1.

Ergün, İsmet, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü,** Ankara, 1985.

Erkaya, Aydan, **Nazilli Şehri,** İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1986.

Erkiletlioğlu, Halit, **Geniş Kayseri Tarihi,** Kayseri, 2006.

Eyice, Semavi, "*Atatürk'ün Doğduğu Yıllarda Selanik*", **Doğumunun Yüzüncü Yılında Atatürk'e Armağan,** İ.Ü Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1981.

"*Falih Rıfkı Bey'in Mektubu*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933.

Falih Rıfkı, "*6.550.000*", **İktisat** ve **Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933.

Falih Rıfkı,"*Üzüm, İncir, Fındık*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932.

Gavriel, Arhangelos, **Anadolu ve Bağdat Demir Yolları İdaresinin İç Yüzü,** Dersaadet, 1327.

Gencer, Ali İhsan- Özel, Sabahattin, **Türk İnkılap Tarihi**, İstanbul, 2010.

Gentızon, Paul, **Mustafa Kemal ve Uyanan Doğu**, çev. Fethi Ülkü, 3. bas., Ankara, 1995.

Glosneck, Johannes, **Kemal Atatürk ve Çağdaş Türkiye**, C 3, çev. Arif Gelen, İstanbul, 1998.

Gologlu, Mahmut, **Tek Parti Cumhuriyeti, 1931-1938**, İstanbul, 2009.

Göğünç, Nejat, "*Milli Mücadele'de Anadolu*", **Doğumunun Yüzüncü Yılında Atatürk'e Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1981.

Gökbilgin,Tayyip, **Milli Mücadele Başlarken**, C 1, Ankara, 1959.

Gökçe, Birsen, **Cumhuriyet Döneminde Çocuk ve Gençlere Ait Yasal Düzenlemeler ve Yayınlar**, Ankara, 1983.

Gökçen, Sabiha, **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, Hzl. Oktay Verel, İstanbul, 1982.

Gören, Metin, "*Her Yerde Onun İzleri Var*", **Bütün Dünya** dergisi, Mayıs, 2012.

"*Görevimizi Bilelim*", **Bütün Dünya** dergisi, S. 2012/03.

Güneş, Günver, "*Atatürk'ün Nazilli Seyahatleri ve Seyahatlerin Yarattığı Sonuçlar*", **Atatürk Haftası Armağanı**, Genelkurmay ATESE Başkanlığı Yayınları, 10 Kasım 2004.

Gürsoy, Bedri, "*Muharrem Kararnamesi'nin Yüzüncü Yılı*", **Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982.

Güven, Sami, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara, 1982.

Hâkimiyet-i Milliye gazetesi, 14 Aralık 1921.

"*Hâkimiyet-i Milliye Yazıları 9- Mustafa Kemal Yazıyor: En Büyük Düşman*", **Bütün Dünya** dergisi, S. 210/09.

"Hâkimiyet-i Milliye Yazıları 8- Mustafa Kemal Yazıyor: Müttefiklerimiz", **Bütün Dünya** dergisi, S. 2010/8, s. 54-56.

Hizmet gazetesi, 8 Temmuz 1930.

Imbert, Paul, **Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri,** çev. Adnan Cemgil, İstanbul, 1981.

Irmak, Sadi, Atatürk, **Bir Çağın Açılışı,** İstanbul, 1984.

İktisat ve Tasarruf dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, 1 Aralık 1931.

İktisat ve Tasarruf dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932.

İlhan, Attilâ, **Hangi Atatürk,** 8. bas., İstanbul, 2010.

İnal, Mahmut Kemal, **Son Sadrazamlar,** C 4, İstanbul, 1982.

İnan, A. Mithat, **Atatürk'ün Not Defterleri,** 2. bas., Ankara, 1998.

İnan, Afet, **Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler,** 5.bas., İstanbul, 2007.

İnan, Afet, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933,** Ankara, 1972.

İnan, Afet, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923),** İzmir, 2011.

İnan, Afet, **Milliyet gazetesi,** 26 Aralık 1972.

İnan, Afet, **Mustafa Kemal Atatürk'ten Yazdıklarım,** Ankara, 1971.

İnan, Arı, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923 Eskişehir-İzmit Konuşmaları,** Ankara, 1982.

İnönü, İsmet, **Hatıralar,** C 2, Ankara, 1987.

İpekçi, Abdi, **İnönü Atatürk'ü Anlatıyor,** İstanbul, 1981.

İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933), Ankara, 1933.

"İsraflı düğünlere karşı bir dövüşme savaşı açtık", **İktisat ve Tasarruf dergisi,** Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933, s. 1-3.

Kalaycı, İrfan, *"Atatürk'ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi İçin Kazanımlar"*, **Maliye Dergisi**, S. 156, Ocak-Haziran, 2009.

Kandemir, Feridun, **Hatıraları ve Söylemedikleri İle Rauf Orbay**, İstanbul, 1965.

Kansu, Mazhar Müfit, **Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber**, C 1, Ankara, 1997.

Karabekir, Kazım, **İstiklal Harbimiz**, 2. bas., İstanbul, 1969.

Karacan, Özcan, **Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)**, TC Ankara Üniversitesi,Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005.

Karaosmanoğlu, Yakup Kadri,**Vatan Yolunda**, 5. bas., İstanbul, 1986.

Karlıklı, Yücel, **Türk Devriminin Temel Belgeleri**, İstanbul, 2010.

Kayabaş, Leyla Karabulut, **Cumhuriyet Hükümetleri Ulaşım Politikaları** (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul, 1993.

Kaynak, Muhteşem, *"Atatürk Döneminde Büyüme ve Beşeri Sermayenin Geliştirilmesine Yönelik Girişimler ve Günümüz İçin Kısa Bir Değerlendirme"*, **Gazi Üniversitesi İİBF, http://www.muhtesemkaynak.com/59.pdf**, (Erişim tarihi, 15 Temmuz 2012).

Key, Hafize, "*Osmanlı'da Demiryolculuk Faaliyetlerine Bir Bakış*", **TC Balıkesir Üniversitesi F.E.F Karesi Tarih Kulübü Bülteni**, 2007/1.

Kıvırcık, Emir, "*Bilinmeyen Kahraman Behiç Bey*", **Bütün Dünya dergisi**, Mayıs 2012.

Kıvırcık, Emir, **Cepheye Giden Yol**, İstanbul, 2008.

Kinross, Lord, **Atatürk, Bir Milletin Yeniden Doğuşu**, 12. bas., İstanbul, 1994.

Kiper, Mahmut, "*İmparatorluktan Cumhuriyet'e Demiryolu Öyküsü- Cumhuriyet'in Demir Devlet Adamı*", **Cumhuriyet Strateji dergisi**, Haziran, 2008.

Kiraz, İbrahim, **Yaslı Şehir**, Nazilli, 2003.

Kocatürk, Utkan, **Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü**, Ankara, 1999.

Komisyon, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, 8. bas., Siyasal Kitabevi, Ankara, 2006.

Kongar, Emre, "*Devletçilik ve Günümüzdeki Sonuçları*", **Atatürk Döneminin Ekonomik ve Toplumsal Sorunları, 1923-1938**, İstanbul, 1977.

Koraltürk, Murat, "*Soba Borusundan Tayyare Bombalarına Unutulmuş Bir Marka Şakir Zümre*", **Popüler Tarih** dergisi, Mayıs 2002, S. 21.

Köse, Murtaza, "*Osmanlı'da Borsa ve Galata Bankerlerinin Devletin Mali Yapısındaki Yeri*", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S. 18, Haziran 2001.

Kral, August R. von, **Kemal Atatürk'ün Ülkesi, "Modern Türkiye'nin Gelişimi"**, çev. S.Eriş Ülger, İstanbul, 2010.

Kurmuş, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Ankara, 1982.

Kutay, Cemal, **Atatürk'ün Son Günleri**, 3. bas., İstanbul, 2005.

Küçükuğurlu, M. – Saylan, G.F., "*Şimendiferin Erzurum Yolculuğu*", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S. 38, Erzurum 2008, s. 335-337.

Loti, Pierre, **Can Çekişen Türkiye 1914**, haz. Fikret Şahoğlu, Tercüman 1001 Temel Eser (27).

Meydan, Sinan, **Cumhuriyet Tarihi Yalanları**, 1. Kitap, İstanbul, 2010.

Meydan, Sinan, **Parola Nuh "Atatürk'ün Gizli Kurtuluş Planları"**, İstanbul, 2012.

Meydan, Sinan, **Sarı Paşam, "Mustafa Kemal, İttihatçılar ve II. Abdülhamit"**, 4. bas., İstanbul, 2010.

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Nizamnamesi, Ankara, 1929.

Mustafa, Münim, **Cepheden Cepheye 'Çanakkale ve Kanal Seferi Hatıraları"**, haz. Metin Martı, 3. bas., İstanbul, 2002.

Müderrisoğlu, Alptekin, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara, 1974.

Müderrisoğlu, Alptekin, **Sakarya**, C 2, İstanbul, 1982.

Mütercimler, Erol, **Bu Vatan Böyle Kurtuldu**, (cep boy), İstanbul, 2009.

"Nazilli Şehri", **Ege Özel Sayısı**, İstanbul, 1950.

Noviçev, A.D., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Ankara, 1979.

Oğuz, Abdullah, **Kırıkkale'nin Kuruluşunda Silah Sanayi'nin Rolü**, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Cumhuriyet Tarihi Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2006.

Onur, Ahmet, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, İstanbul, 1953.

Oral, Atilla, **İlk Silah Fabrikatörü Şakir Zümre**, İstanbul, 2000.

"Orient Express-Tarihi Trend", **NTV Tarih** dergisi, S. 9, Ekim 2009.

Ortaylı, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İstanbul, 1983.

Ozankaya, Özer, **Cumhuriyet Çınarı**, Ankara, 1994.

Ökte, Ertuğrul Zekai, **Gazi M. Kemal Atatürk'ün Yurtiçi Gezileri (1922-1931)**, C 1, İstanbul, 2000.

Önder, Mehmet, **Atatürk'ün Almanya ve Avusturya Gezileri**, 2. bas., İstanbul, 1995.

Özakıncı, Cengiz, *"Hangi Osmanlı, 2"*, **Bütün Dünya** dergisi, S. 2011/4.

Özakman, Turgut, **Cumhuriyet, "Türk Mucizesi"**, 2. Kitap, 22. bas., Ankara, 2010.

Özakman, Turgut, **Vahdettin Mustafa Kemal ve Milli Mücadele**, 6. bas., Ankara, 2007.

Özdemir, Hikmet, **Tekalif-i Milliye**, İstanbul, 2001.

Özelleştirme İdaresi Resmi Sitesi (**http://www.oib.gov.tr**) (Erişim Tarihi: 14.Temmuz.2012).

Özer, Sultan, "*Çelik Ağların Bitmeyen Hazin Öyküsü-1*", **http://www.evrensel.net**, 8 Mart 2002.

Özyüksel, Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988.

Pamuk, Şevket, "*Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden ÜlkelereGöre Dağılımı (1854 - 1914)*", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, Ankara, 1978.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme**, İstanbul, 1994.

"*Programlı Kalkınma Projeleri-1923-40 Dönemi Demiryolları*", **TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri**, S. 442-443 - 2006/2-3.

Rathmann, Lothar, **Berlin-Bağdat-Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, çev. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982.

Sadri Etem, "*Sene Sonunda 50 Milyon Liramız Olacak*" **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Birinci Kanun 1932.

Sarıaslan, Ümit, "*Murat Kışlalı Trene Bindirilmiş Gazeteci Değil*", **http://kentvedemiryolu.com**, 14 Ağustos 2008.

Sarıaslan, Ümit, **Demirağlardan Örümcek Ağlarına**, İstanbul, 2004.

Sarıhan, Zeki, **Kurtuluş Savaşı Kadınları**, 2. bas., Ankara, 2006.

Sarıkaya, Makbule, **Türkiye Himaye-i Etfal Cemiyeti, 1921-1935**, Ankara, 2011.

Selek, Sabahattin **Anadolu İhtilali**, C 2, 11.bas., İstanbul, 2004.

Semiz, Yaşar, **Atatürk Dönemi İktisat Politikaları ve Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti**, Konya, 1996.

Shaw, Stanford J. - Shaw, Ezel Kural, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, C 2, İstanbul, 1983

Sivas Cer Atölyesi ile Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat, Ankara, 1939.

Streıt, Clarence K., **Bilinmeyen Türkler, Mustafa Kemal Paşa, Milliyetçi Ankara ve Anadolu'da Gündelik Hayat**, Ocak-Mart-1921, haz. Heath W. Lowry, çev. M. Alper Öztürk, 2. bas., İstanbul, 2012.

Sunar, Lütfi, *"Türkiye'de İş Ortaklıkları, Durum/ Çözüm / Öneriler"*, **İktisadî Girişim ve İş Ahlâkı Derneği (İGİAD)** 11, Raporlar, 3, İstanbul, 2011.

Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası Gezi Rehberi, Nazilli, 1937.

Şapolyo, Enver Behnan, *"Atatürk ve Üç Kılıç"*, **Türk Kültürü** dergisi, Kasım 1965, S. 37.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C 7, Devre 1.

TC Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlıkta 50. Yıl**, Ankara, 1973.

Tanyer, Turan, *"Tophane-i Amire'den Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na"*, **Makine Kimya Dergisi**, S. 100, Ankara, 1995.

Tarih IV, "Kemalist Devrimin Tarih Dersleri", 3. bas., İstanbul, 2001.

Tekel i, İlhan - İlkin, Selim, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, 1977.

Tekin, Saadet, *"Nazilli Basma Fabrikası,"* **Tarih ve Toplum** dergisi, C 39, S. 230, Şubat 2003.

Tengirşek, Yusuf Kemal, **Türk İnkılabı Dersleri, Ekonomik Değişmeler**, İstanbul, 1935.

Thornburg, Max Veston, **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, Ankara, 1950.

Toprak, Zafer, *"Demiryolu ve Laiklik-Bir'Modernite' Metaforu"*, **Toplumsal Tarih** dergisi, S. 168 , Aralık 2007.

Toprak, Zafer, **Sümerbank**, Ankara, 1983.

Toprak, Zafer, **Türkiye'de Milli İktisat, 1908-1918**, Ankara, 1982.

Toros, Hüsamettin, **Türkiye'de Sanayi ve Devlet İşletmeleri**, İstanbul, 1975.

Turan, Şerafettin, **Mustafa Kemal Atatürk, "Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik"**, 2. bas., Ankara, 2008.

Türk İstiklal Harbi, C 7, Genelkurmay Başkanlığı Yayını, Ankara, 1975.

Türkiye Ticaret Postası, 14 Temmuz 1948.

"*Türkiye'yi ve Sümerbank'ı Çok Seviyorum*", **http://sumerbank.blogspot.com/**, (Erişim tarihi, 12 Temmuz 2012).

Tütengil, C. Orhan, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961.

Ulubelen, Erol, **İngiliz Belgelerinde Türkiye**, İstanbul, 1982.

Ulus gazetesi, 25 Kasım 1935, 5 Şubat 1935.

Ulusu, Mustafa Kemal, **Atatürk'ün Yanı Başında, "Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatıraları"**, İstanbul, 2008.

"*Vatandaşlar! Düğün yapalım derken yıkım yapanları doğru yola çağırınız!*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Haziran 1933.

Yaşar, Süleyman, "*Özelleştirme Gelirleri İsraf Edildi*", **Radikal** gazetesi, 28 Kasım 2006.

Yavi, Ersal, **Batırılan Bir Ülke Nasıl Kurtarılır**, 4. bas., İzmir, 2009.

Yeni Asır gazetesi, 8 Nisan 1937.

Yıldırım, İsmail, "*Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)*", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 11, S. 2, Elazığ, 2001.

Yıldırım, İsmail, "*Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış*", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 12, S. 1, Elazığ 2002.

Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, 2001.

Yılmaz, İskender, **Milli Mücadele'de Ulaşım**, Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Yılmaz, "*Güzelim Fıstık*", **İktisat ve Tasarruf** dergisi, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayını, Ankara, Mayıs 1933.

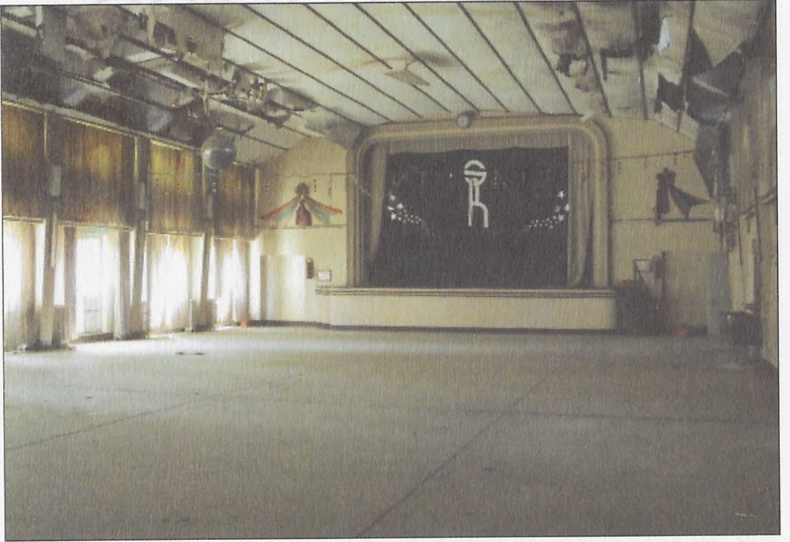
Yunus Nadi, **Ankara'nın İlk Günleri**, İstanbul, 1955.

Yücer, Saime, "*Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a Çıkışı ve Geri Çağrılması Üzerine Bir İnceleme*", **Askeri Tarih Bülteni**, Ankara, 2001, S. 51, s. 135.

Fotoğraflar*

* Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın kaderine terk edilip sürümeye bırakılmış bölümlerinde 2010 yılında yaptığım incelemeler ve gözlemler sırasında çektiğim fotoğraflardan bazıları. (S.M.)

Nazilli Kombinası'nın çürümeye terk edilmiş yönetim odasında fabrika müdürlerinin fotoğrafları



Nazilli Kombinası'nın çürümekte olan 700 kişilik sinema ve tiyatro salonu



Fabrikadaki eski piyano



Fabrikada üretilen ilk kumaş örnekleri

Fabrikanın çürümekte olan sosyal tesislerinden biri

Nazilli Kombinası'nın çürümekte olan Gıdı Gıdı adlı treni

Nazilli Kombinası'nın çürümekte olan Gıdı Gıdı adlı treni

Nazilli Kombinası'nın çürüyen fabrika binaları

Nazilli Kombinası'nın çürüyen fabrika binaları

Nazilli Kombinası'nda çürüyen 1936 tarihli dokuma makineleri

Nazilli Kombinası'nda çürüyen 1936 tarihli dokuma makineleri

Nazilli Kombinası'ndan çürüyen makineler ve kumaşlar

Nazilli Kombinası'nda çürüyen 1936 tarihli dokuma makineleri

Nazilli Kombinası'nda çürüyen 1936 tarihli dokuma makineleri

Nazilli Kombinası'nın boşaltılıp çürümeye terk edilmiş fabrika üretim bölümlerinden biri



Sinan MEYDAN

1975 yılında Artvin'de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Artvin Şavşat'ta, yükseköğrenimini İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih bölümünde tamamladı. "Atatürk, Ön-Türk Tarihi ve Yakın Tarih" üzerine çalışmalarına devam etmekte ve *Bütün Dünya* dergisinde yazmaktadır.

Yayımlanmış eserleri şunlardır:

1. Atatürk ve Kayıp Kıta Mu, İstanbul, 2005.
2. Son Truvalılar, "Truvalılar, Türkler ve Atatürk", İstanbul, 2005.
3. "Atatürk'ü Doğru Anlamak İçin" Nutuk'un Deşifresi, İstanbul, 2006.
4. Sarı Lacivert Kurtuluş, "Kurtuluş Savaşı'nda Fenerbahçe ve Atatürk", İstanbul, 2006.
5. "Atatürk ve Kayıp Kıta Mu-2", Köken, İstanbul, 2008.
6. Atatürk ile Allah Arasında, "Bir Ömrün Öteki Hikâyesi", İstanbul, 2009.
7. Atatürk'ün Gizli Kurtuluş Planları, "Parola Nuh", İstanbul, 2009.
8. Sarı Paşam, "Mustafa Kemal, İttihatçılar ve II. Abdülhamit", İstanbul, 2010.
9. Atatürk ve Türklerin Saklı Tarihi, "Türk Tarih Tezinden Türk-İslam Sentezine", İstanbul, 2010.
10. Cumhuriyet Tarihi Yalanları 1-2, İstanbul, 2010-2011.
11. Akl-ı Kemal, "Atatürk'ün Akıllı Projeleri", 1-2, İstanbul, 2012.

O NASIL YAPTI ÖTEKİLER NASIL YIKTI?

"Devrim ve Karşı Devrim"

Dünyaya parmak ısırtan Cumhuriyet mucizesi akıllı projelerin, akıllı projeler ise AKL-I KEMAL'in (Atatürk'ün aklının) bir ürünüdür.

AKL-I KEMAL'in 3. cildinde yer alan "**Atatürk'ün Akıllı Projeleri**" şunlardır:

• **KEMALİST EKONOMİ MODELİ (KEM):** Yokluk ve yoksulluk içinde kazanılan bir Kurtuluş Savaşı... Kağnı komutanları, kadın kağnı sürücülerinin gizli öyküsü, "uçan kağnının" ve paradaki sabanın sırrı. Tekalif-i Milliye Emirleri ve Türk insanının büyük fedakârlığı. İmalat-ı Harbiye gerçeği. Osmanlı'nın emperyalizme teslim olarak çöküşünün kısa tarihi. Atatürk'ün emperyalizmin pençesinde, borç batağında, yoksul bir ülkeden borçsuz ve tam bağımsız bir ülke yaratması. Kemalist Ekonomi Modeli. Belgeler, rakamlar ve istatistiklerle Cumhuriyet'in ekonomi mucizesi. Kemalist Ekonomi Modeli'nin yok edilişine ilişkin unutulan gerçekler: ABD istekleri, ABD raporları ve ikili anlaşmalar...

• **SOSYAL FABRİKA PROJESİ:** Atatürk'ün fabrikalara verdiği önem. Atatürk'ün kurduğu fabrikaların tam listesi. Belgelerle ve fotoğraflarla Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi. Atatürk'ün Kalkınma Planları ve Devletçi ağır sanayi hamlesi. Atatürk'ün Sosyal Fabrika Projesi'nin yok edilişi. Kapısına kilit vurulan, yıkılan, yok pahasına satılan fabrikalar ve Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın bugünkü içler acısı durumunun belge fotoğrafları...

• **DEMİRAĞ (DEMİRYOLU) PROJESİ:** Osmanlı Devleti'nin sömürülmesinde ve yıkılmasında yanlış demiryolu politikasının rolü. Yabancı şirketlere geniş ayrıcalıklar tanıyan demiryolu imtiyaz sözleşmeleriyle emperyalizmin Osmanlı'yı iliklerine kadar sömürdüğü gerçeği. Atatürk'ün antiemperyalist ve milli demiryolu politikası.



demirağlarla ördüğü gerçeği. Atatürk'ten sonra Türkiye'nin vazgeçip "Karayolu Projesi"ne yönelmesinin nedenleri. Bu ABD istekleri, ABD yardımları ve ikili anlaşmalar...

...den, Tanzimat'tan beri devam ...n, 15. yüzyılda başlayan Avrupa ...larından, okuduğu 5000'e yakın

Atatürk'ün Akıllı Projeleri, Atatürk'ün ölümünden hemen sonra yok... başlanmıştır.

"Ben bu konuları daha gençliğimden beri düşünen bir insanım. Eğer size, bu konuları yeni düşünmeye başladığımı söylersem inanmayınız."

Mustafa Kemal ATATÜ...


ISBN: 978-975-10-3267-6
9 789751 032676

